

Technická univerzita v Liberci

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra: Katedra tělesné výchovy
Studijní program: Ekonomika a management
Studijní obor: Sportovní management

Projekt závodu v silniční cyklistice v Libereckém kraji

The project of road cycling race in the Liberec region

Bakalářská práce: 2013-FP-KTV-497

Autor:
Michal Soukup

Podpis:

.....

Vedoucí práce: Mgr. Klára Kuprová

Konzultant:

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
68	0	8	9	0	3

V Liberci dne: 18. 4. 2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal Soukup**
Osobní číslo: **P09000674**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management sportovní**
Název tématu: **Projekt závodu v silniční cyklistice v Libereckém kraji.**
Zadávací katedra: **Katedra tělesné výchovy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Vypracování kompletního projektu pro realizaci závodu v silniční cyklistice v Libereckém kraji a porovnání závodu s jeho nezávodní obdobou. Průzkum možnosti realizace sportovní akce po stránce finanční a organizační. Vytvoření rozpočtu a způsobu jeho plnění. Stanovení organizační struktury a naplánování průběhu akce. Finanční analýza celé akce.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

ČÁSLAVOVÁ, E.; HONZÁKOVÁ, I., 2000. Management sportu. Vyd. 1. Praha: East West Publishing Company, 172 s. ISBN 80-721-9010-5.

DĚDKOVÁ, J.; HONZÁKOVÁ, I., 2000. Základy marketingu. Vyd. 1. Liberec: Technická univerzita, Hospodářská fakulta, 176 s. ISBN 80-708-3433-1.

HOBZA, V.; REKTOŘÍK, J., 2006. Základy ekonomie sportu. Vyd. 1. Praha: Ekopress, 191 s. ISBN 80-869-2904-3.

LANDA, P., 2005. Cyklistika: trénink a jeho plánování. 1. vyd. Praha: Grada, 119 s. ISBN 80-247-0725-X.

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Klára Kuprová

Katedra tělesné výchovy

Datum zadání bakalářské práce: **23. června 2012**

Termín odevzdání bakalářské práce: **26. dubna 2013**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.

děkan



PaedDr. Jindřich Martinec

vedoucí katedry

V Liberci dne 25. dubna 2012

Čestné prohlášení

Název práce: Projekt závodu v silniční cyklistice v Libereckém kraji
Jméno a příjmení autora Michal Soukup
Osobní číslo: P09000674

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl/a jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 18. 4. 2013

Michal Soukup

Poděkování

Touto cestou bych chtěl poděkovat vedoucí své bakalářské práce Mgr. Kláře Kuprové, za cenné rady a čas který mi věnovala. Dále bych chtěl poděkovat své rodině, mým nejbližším a přátelům za jejich trpělivost a podporu.

Anotace

Bakalářská práce se zabývá problematikou závodů v silniční cyklistice a jejich pořádáním. V úvodu práce je popsána historie cyklistiky, jízdního kola a jeho vývoje. K jízdnímu kolu od nepaměti také patří závody, i ty jsou v práci popsány, jejich historie ve světě, i v České republice. Poté je uvedena problematika závodů – disciplíny, druhy soutěží a jejich pořádání. Praktická část práce se zabývá především nezávodní akcí Král Krkonoš, dle jehož předlohy má vzniknout nový závod. Závod je dopodrobna zanalyzován, stejně tak jako ostatní maratonské soutěže 53x11 Marathon Cupu. Závěr práce patří samotnému návrhu závodu. Vypracování kompletního projektu, tvorba tratí, časového harmonogramu, vytvoření rozpočtu a jeho plnění a porovnání připravovaného závodu s jeho nezávodní předlohou.

Klíčová slova: cyklistika, jízdní kolo, financování, silniční kolo, silniční závod, projekt, horské kolo

Annotation

The bachelor's thesis deals with issue of road cycling races and organizing them. At the start of thesis is described the history of cycling, bicycle as such and its evolution. As long as bicycle exists, there were also bicycle races. They are also described in the thesis, history of them in Czech Republic and globally all over the World. Next part of the thesis is focused on the issue of races – disciplines, types of competitions and their organization. The practical part of thesis is primary about non-race competition Král Krkonoš (The King of the Giant Mountains), which is the pattern for the creation of new race. The race is analyzed in details as other marathon races of the 53x11 Marathon Cup. The end of thesis describes process of the making of the race. Making whole project, designing trails, time schedule, creating budget of the race and its observance and comparison with its non-race pattern.

Keywords: cycling, bicycle, funding, road bicycle, road bicycle race, project, mountain bike

Obsah

	Úvod	10
1	Cíle práce	11
2	Historie cyklistiky	12
2.1	Historie a vývoj jízdního kola	12
2.2	Historie jízdního kola v ČR.....	14
2.3	Historie cyklistických závodů	15
3	Závody v České republice.....	19
3.1	Úvod do cyklistických soutěží	19
3.2	Členění závodů v České republice	19
4	Problematika cyklistických závodů v ČR.....	30
4.1	Obecné podmínky pro pořádání sportovních akcí	30
4.2	Nařízení Českého svazu cyklistiky pro pořádání závodů	31
5	Nezávodní podoba akce	32
5.1	Vznik a historie Krále Krkonoš.....	32
5.2	Analýza nezávodní obdoby	33
6	Analýza ostatních maratonských soutěží v ČR.....	38
6.1	Kelly's Mamut Tour.....	38
6.2	Specialized Sudety Tour	39
6.3	Kelly's Rampušák	40
6.4	Kelly's Beskyd Tour	42
6.5	Tatry Tour	43
6.6	Author Král Šumavy	45
6.7	Cannodale Koloshop Krušnohon	46

7	Návrh připravovaného závodu.....	49
7.1	Zabezpečení akce – organizační struktura	49
7.1.1	Místo konání	49
7.1.2	Termín pořádání.....	50
7.1.3	Trasa akce a možné varianty.....	51
7.1.4	Časový rozpis průjezdu závodu	54
7.1.5	Výše startovného.....	55
7.1.6	Vypsání kategorie.....	56
7.1.7	Ceny pro závodníky a tombola	56
7.1.8	Propagace akce	57
7.2	Finanční analýza akce	58
7.2.1	Předpokládané náklady akce.....	58
7.2.2	Předpokládané příjmy akce.....	59
7.3	SWOT analýza akce.....	60
8	Porovnání projektu s nezávodní obdobou akce	62
8.1.1	Nezávodní obdoba	62
8.1.2	Projekt závodu	62
9	Shrnutí – doporučení do praxe.....	63
10	Závěr	64
11	Použitá literatura	65
12	Seznam příloh	68

Seznam použitých zkratk a symbolů

ČSC – Český svaz cyklistiky

SAC – Sdružení amatérských cyklistů

SAL - Severočeská amatérská liga

SPAC - Slezský pohár amatérských cyklistů

ŠUAC - Šumavská Unie Amatérských Cyklistů

MP - Moravský pohár

UAC - Unie amatérských cyklistů

MSSC - Moravskoslezský svaz cyklistiky

SAC ČR - Sdružení amatérských cyklistů České republiky

JAL – Jihočeská amatérská liga

PLC – Pojizerská liga cyklistů

MTB – Mountain bike

UCI – Mezinárodní cyklistická unie

Úvod

Uplynulo již bezmála přes 200 let od doby, kdy bylo vynalezeno jízdní kolo. Během toho času urazilo velkou dálku a prošlo řadou změn, než se dostalo do podoby, v jaké ho známe nyní. Jízdní kolo je prostředkem, který si získává stále více fanoušků, mezi které se řadím i já. Ve svém volném čase se zabývám horskou i silniční cyklistikou, jak v závodní tak nezávodní podobě, také jsem v letech 2005 – 2011 závodil v Českém poháru v silniční cyklistice, což je nejvyšší soutěž na území České republiky.

Závody v silniční cyklistice se stávají v dnešní době opět velmi populární. Po rozmachu horských kol v 90. letech se nyní velká část cyklistů vrací k silniční cyklistice. Bohužel horská kola zapříčinila i velký úbytek klasických silničních závodů pro širokou veřejnost, které jsou nahrazovány masovými závody horských kol.

V Libereckém kraji a jeho okolí je spousta zajímavých a atraktivních míst, které stojí za návštěvu, a tato místa mohou být i ideálním místem pro cyklistický závod. Problémem a hlavním cílem bakalářské práce je navržení nového závodu v Libereckém kraji. V tomto kraji se nekoná žádný masový maraton pro závodníky na silničních kolech a to i přes nádherné trasy v okolí Krkonoš. Každý jiný kraj, kde najdeme vysoké kopce – Šumavu, Beskydy, Orlické hory, Lužické hory má také svůj vlastní velký závod, kterého se účastní několik stovek závodníků. Záměrem práce je navrhnout projekt takového závodu v Libereckém kraji, v oblasti podhůří Krkonoš.

1 Cíle práce

Hlavní cíl:

Hlavním cílem bakalářské práce je vypracovat manuál pro pořadatele nově navrženého závodu. Trasa bude sestavena na základě osobních zkušeností z podobných akcí jak v České republice, tak v zahraničí. Součástí projektu budou identifikační údaje o trasách, odhad nákladů na vytvoření závodu, odhad zisků, finanční a SWOT analýza akce.

Dílčí úkoly:

Porovnat závodní a nezávodní podobu uvedené soutěže.

Zjistit a porovnat konkurenční závody v České republice.

Vypracovat projekt závodu, který bude zahrnovat: přípravnou fázi, organizační strukturu, finanční analýzu.

2 Historie cyklistiky

V následujících kapitolách bude v krátkosti popsána historie a vývoj jízdního kola, vývoj cyklistiky v České republice. Dále se kapitoly budou zaměřovat na historii cyklistických závodů jak u nás, tak ve světě.

2.1 Historie a vývoj jízdního kola

Historie cyklistiky je úzce spjata s vývojem jízdního kola, který sahá až do konce 18. století. Příloha 1 zobrazuje technický vývoj kola v průběhu téměř dvou století. Počátky jízdního kola jsou spojovány se jménem Karel Friedrich Drais, který je považován za vynálezce „drezíny“ – předchůdce jízdního kola. Draisina, jak bylo kolo pojmenované, byla vlastně jakási koloběžka pro dospělé. Jezdec na ní seděl obkročmo a při jízdě se odrážel nohama od země. Drezína neměla žádné pedály, pouze dřevěná kola, velmi jednoduché sedlo, primitivní řídítka a otočné řiditelné přední kolo (první řízení), které si nechal Karel Drais v roce 1818 patentovat (Makeš & Král, 2002).

V roce 1867 pokračoval vývoj nástupem vysokého kola. Vynalezl ho Angličan James Starley. Velký průměr předního kola tvořil rychlý převod, takže bylo možné jet vyšší rychlostí. Nevýhodou bylo vysoké těžiště, díky kterému byl velocipéd náchylný k přepadávání po najetí do díry. Další problém vysokých kol spočíval v tom, že velikost kola, a tím i jeho potenciální rychlost, byla omezena délkou nohy jezdce. Labilita kola znemožňovala také použití účinných brzd. Brzda na zadním kole nebyla příliš účinná a také nastupování na kolo bylo díky výšce poněkud náročné. Kola byla potažena plnými gumovými obručkami (bez vzduchu).

Vynález řetězového převodu v roce 1885 umožnil dosáhnout rychlého převodu i s použitím kol rozumné velikosti. Při najetí do díry se kolo nepřevracelo dopředu a také bylo možné použít účinné brzdy. Cyklistika se stala mnohem bezpečnější. Koncepce nízkého bezpečného kola je užívána dodnes.

V roce 1888 vynalezl John Boyd Dunlop náhodou pneumatiku. Chtěl ulehčit svému synkovi jízdu na tříkolce. Vzal tedy gumovou hadici ke stříkání, rozřízl ji na tři kusy, navinul na obroučky, připevnil plátěnými pruhy, konce hadice spojil a hadici nahustil vzduchem. Tato novinka vzbudila velký zájem, a tak si ji Dunlop dal ihned

patentovat a stal se výrobcem pneumatik. Roku 1890 rozdělil Welch pneumatiku na duši a plášť (Lord, 1993).

Dále se na kolech objevily volnoběžky, vylepšovaly se brzdy – Frank Bowden vynalezl kabel, umožňující ovládání axiálních brzd působících z obou stran na ráfek předního i zadního kola. Tento typ brzd se používá dodnes. O něco později se ve střední Evropě a v Americe rozšířila tzv. zpáteční brzda (protišlapací), která začala účinkovat ihned, jakmile jezdec šlápl v opačném směru, než šlapal. Do roku 1895 se vyráběla kola bez jakéhokoliv příslušenství. V dalších letech došlo ke vzniku měnitelného převodu, jehož podstata byla v tom, že po rovině či ze svahu mohl jet cyklista bez velké námahy na tzv. velký převod a do kopce používal tzv. malého převodu. První měnitelný převod byl pouze dvourychlostní a postupem času došlo k jeho rozšíření na vícerychlostní (Makeš & Král, 2002).

Jízdní kolo mělo své uplatnění i v armádě. Sloužilo jako dopravní prostředek kurýrů a vojáků. První skládací vojenské kolo je z roku 1902. Vážilo pouhých 14 kilogramů, což se velmi přibližuje i hmotnosti dnešních kol, tudíž neomezovalo vojáka v boji ani v pohybu. Jeho rozložení trvalo necelou minutu a složení také. K přímému boji se cyklisté začali využívat koncem 19. století.

Po válce došlo k obnově závodění, což podnítilo soutěž o budování rychlejších kol. Zlepšování pneumatik vyústilo ve vznik galusek, které měly plášť našitý kolem vnitřní duše – tvořily spolu jeden celek. Ital Tullio Campagnolo v roce 1927 vymyslel dutou hřídel a mechanismus rychloupínáku, který se používá u většiny dnešních kol. O šest let později (1933) vytvořil Campagnolo přehazovačku – mechanismus, který na zadním kole dovoľoval přehazovat mezi několika různými ozubenými koly. Což velmi usnadnilo jízdu v kopcovitém terénu. Dnes patří Italské Campagnolo mezi 3 největší výrobce cyklistických komponentů na světě – společně s japonským Shimanom a americkým Sramem. Všechny tyto tři velké společnosti se v minulosti významnou měrou podílely na vzniku a vývoji komponentů pro jízdní kola (Sidwells, 2004).

Na přelomu 70. a 80. let 20. století se v USA objevila další novinka: horské kolo, tzv. MTB (mountain bike). Od silničního kola se horské liší robustním a menším rámem, širokými pneumatikami pro jízdu v terénu a převody, které umožňují zdolávání strmějších stoupání. Prvními známými jmény, která zastřešila celé toto odvětví cyklistiky, byli Gary Fisher, Joe Breeze, Charles Kelly a Tom Ritchey. Další

významnou metou bylo používání otočného řazení v rukojeti v roce 1988. Tuto novinku uvedl na trh americký Sram. O rok později uvedla, dnes velmi známá a úspěšná společnost na výrobu odpružených vidlic a tlumičů, firma RockShox první sériově vyráběnou odpruženou vidlici. Dále přišly na trh nášlapné pedály (SPD v roce 1990) a v roce 1994 hydraulické brzdy (Sidwells, 2004).

2.2 Historie jízdního kola v ČR

V české cyklistice byli známy převážně dvě značky – Favorit a Morati. Velký vývoz Favoritu Rokycany zapříčinil to, že byl na domácím trhu nedostatkovým zbožím. Většina kol se vyvážela do Ameriky, Kanady, Finska, Británie a dalších zemí. V roce 1989 dodaly výrobní závody na náš trh více než 200 tisíc kol. Špičkové modely Favoritu byly osazovány komponenty Shimano a Campagnolo.

Sametová revoluce ale rokycanskému gigantu zlomila vaz. Značka Favorit dodnes přežívá, avšak zatím nedokázala překonat svůj stín. Jediným hmatatelným úspěchem firmy je navázání spolupráce s rychlobruslařkou Martinou Sáblíkovou.

Další českou firmou je Morati, která nesla stoprocentně český rukopis od návrhu až po finální produkt. Byla jednou z mála firem, na níž jsme mohli být na poli cyklistiky právem hrdí. Morati měla mezinárodní reputaci díky svým titanovým ráům a byla označována titulem „česká titanová škola“. Bohužel po pohlcení americkou firmou, došlo k jejímu úpadku (Makeš & Král, 2002).

Mezi současné známé české značky jízdních kol patří hlavně Author, Duratec, Superior a Pells. Rámy se dnes vyrábějí především z duralu, karbonu, skandia a oceli. Je u nich požadována lehkost a také vysoká životnost rámu. Moderní horská kola dosahují hmotnosti 10 kg, silniční dokonce pouze 7 kg. Ráfkové brzdy postupem času nahradily brzdy kotoučové. Používají se jak mechanické, tak hydraulické, které mají stejný princip fungování jako brzdy u moderních aut. Pevné vidlice nahradily odpružené vidlice, kola také používají tlumič zadního kola. Všechny tyto moderní komponenty jsou poměrně složité a kolo již nelze zcela spravovat v domácích podmínkách, jako tomu bylo dříve. Jak vypadá a z jakých komponentů se skládá moderní horské celoodpružené kolo, nám ukazuje obrázek 1.



Obrázek 1. Komponenty jízdního kola

Zdroj: www.cyklo-kucera.cz

Výroba jízdních kol se z finančních důvodů přesunula na východ Asie, kde levnější pracovní síla i materiály dovolily snížit celkové náklady na výrobu a tím pádem je možné prodávat kola levněji.

2.3 Historie cyklistických závodů

V následujících kapitolách budou v krátkosti popsány počátky závodní cyklistiky. Jak a kde vznikly první organizované závody. Dále bude popsána historie silniční cyklistiky, ke které samozřejmě patří i slavné etapové závody. Na závěr kapitoly je také popsána historie závodní cyklistiky na území České republiky.

2.3.1 První organizované závody

První organizovaný závod na světě se uskutečnil v Paříži 31.5 1868 na malém okruhu v parku St. Cloude. Tento závod můžeme přiřadit k dráhové cyklistice – jel se na pouhých 1200 metrů.

V České republice, tehdejším Rakousku-Uhersku se první cyklistický závod konal v Brně – Lužánkách 15. srpna 1869, na historii tohoto závodu se přišlo zcela náhodně

v roce 1963 z italských pramenů knihy věnující se historii italské cyklistiky Pagiani di Gloria del Ciclismo. Toto bylo potvrzeno i v místním dobovém tisku Moravské Orlici.

První silniční závod se konal mezi Paříží a Rouenem 17. Listopadu 1869 na 126 km a v počtu 198 závodníků. To dokládá oblibu kola již v raném počátku cyklistiky jako sportu (Vrba 2006).

2.3.2 Historie závodů silniční cyklistiky

Historii silniční cyklistiky můžeme rozdělit do několika kategorií, podle toho v jaké disciplíně se silniční kola používala a zda se jednalo o hromadný závod či závod jednotlivce.

Závod s hromadným startem

V roce 1921 se konalo první mistrovství světa v této disciplíně amatérů. Profesionálové měli první MS až v roce 1927. To že bylo MS profesionálů později, lze vysvětlit faktem, že dodnes MS nepatří k nejprestižnějším podnikům planety a dokonce pokulhává i za jednorázovými klasickými závody, jako např. Paris-Roubaix, či Valónský šíp.

Časovka jednotlivců (boj proti chronometru)

Časovka se poprvé objevila na OH v roce 1912. Kdy se jela jako silniční závod jednotlivců na čas na trati dlouhé 320 km! V současné době se vzdálenosti ustálily okolo 50 km, což představuje cca hodinový závod.

Silniční závod na 100 km čtyř členných družstev

Tento závod byl zařazen v programu OH od roku 1960 a v programu MS od roku 1962. Ze začátku vévodili této disciplíně Italové, poté legendární bratři Petterssonové ze Švédska, kteří byli úspěšní i na dráze. Poslední roky patřily sovětským silničářům pod vedením trenéra Kapitanova. Českoslovenští účastníci - Klasa, Konečný, Kostadinov a Škoda vybojovali na OH v Moskvě bronzovou medaili a to samé zopakovali v roce 1981 při MS v Praze, kde místo Konečného startoval Jurčo. V současné době se tato disciplína již nejedí (Vrba 2006).

2.3.3 Slavné etapové závody

V roce 1903 uspořádal redaktor jednoho z časopisů, který psal o cyklistických silničních závodech, magazín L'Auto, závod okolo Francie, aby udělal svému časopisu

reklamu. Tak vznikl v současné době nejslavnější závod světa Tour de France. První byl dlouhý 2428 kilometrů. Vítězem se stal kominík Maurice Garin. V roce 1919 byl na Tour de France poprvé v historii jezdec vedoucí v celkovém čase odměněn žlutým trikotem – žlutým podle barvy stránek časopisu L'Auto, který závod pořádal.

V 50. letech slavil úspěchy Jacques Anquetil z Francie, který jako první vyhrál pětkrát Tour de France (v letech 1957 a 1961 – 1964). V roce 1974 slavil na Tour páté vítězství i Eddy Merckx. „Kanibal“ jak se tomuto belgickému jezdcovi přezdívalo, stanovil i rekord v době držení žlutého trikotu na 96 dní a také v počtu etapových vítězství (34). Dodnes je také jediným, kdo vyhrál všechny druhy bodovacích soutěží. Dalším jezdcem, kterému se podařilo vyhrát pětkrát na Tour de France je Bernard Hinault, kterému se to podařilo v roce 1985 a také je zároveň posledním Francouzem který Tour vyhrál. Tour de France ovšem nepřestávala překvapovat výkony jezdců, kteří na ní startovali. Španěl Miguel Indurain v roce 1995 dokázal vyhrát pět ročníků závodu za sebou! Tohoto závodníka porazil pouze Lance Armstrong, který v letech 1999 – 2005 vyhrál celkem 7 ročníků po sobě. Ovšem v roce 2012 o tyto tituly přišel z důvodu přiznání se k dopingu (Pirkl 2012).

Druhý nejslavnější etapový závod současnosti Giro d'Italia vznikl v roce 1909. Jak název napovídá, jedná se o závod okolo Itálie. Vedoucí závodník celkového pořadí nosí růžový trikot. Podobně jako u jeho protějšku, žlutého trikotu z Tour de France, je i zde prapůvod v barvě papíru pořadatele - deníku Gazzetta dello Sport. Třem závodníkům v minulosti se podařilo vyhrát Giro pětkrát. Byli to Alfredo Binda, Fausto Coppi a Eddy Merckx. Nejvíce etapových vítězství dokázal v letech 1989 – 2003 nasbírat Mario Cipollini, který získal celkem 42 etapových vítězství (ANON 2013).

V roce 1949 se objevila první opravdová sportovní hvězda – Fausto Coppi, který jako první dokázal vyhrát zároveň Tour de France i Giro d'Italia. Tento obdivuhodný sportovní výkon se podařil celkem sedmi jezdcům:

- Eddy Merckx třikrát v letech: 1970, 1972 a 1974.
- Fausto Coppi dvakrát v letech: 1949 a 1952.
- Bernard Hinault dvakrát v letech: 1982 a 1985.
- Miguel Indurain dvakrát v letech: 1992 a 1993.
- Jacques Anquetil jednou, v roce 1964.
- Stephan Roche jednou, v roce 1987.

- Marco Pantani jednou, v roce 1998 (ANON 2013, Pirkel 2012).

2.4 Historie závodní cyklistiky v ČR

Jako první sportovní svaz vznikl v České republice právě Český svaz cyklistiky (dále jen ČSC). Byl založen v listopadu 1883 jako osmý na půdě Mezinárodní cyklistické unie, která má v současné době na 170 členů. To značí velikou oblibu cyklistiky u nás již od jejích počátků. První závod se uskutečnil již 15. srpna 1869 v Brně – tedy ještě před založením ČSC. V zahraničí začaly první profesionální závody o pár let dříve, ale pouze ve Francii, Velké Británii, Belgii, Itálii a Německu. Další zajímavostí ovšem je, že jsme první zemí, v níž se bojovalo o titul a medaile v silničním mistrovském závodě. Stalo se tak 2. Října 1887. Další premiéra se odehrála na dráze v Plzni, kde se v roce 1889 jel první dráhový závod u nás. Postupem času k nám pronikaly další odvětví cyklistiky. V krasojízdě se u nás poprvé soutěžilo v roce 1903, v kolové v 1926. Disciplína, ve které jsme dnes velmi úspěšní – cyklokros, se u nás oficiálně objevil až v roce 1952. Postupem let ČSC uspořádal na území ČR tyto soutěže: mistrovství Světa na silnici, dráze, v kolové, krasojízdě i cyklokrosu. Vůbec první evropský šampionát v silniční cyklistice se konal v Trutnově v roce 1995. Proslavili jsme se také závodem Míru, a závodem Míru juniorů (pořadatel CK Slavoj Terezín), který je z mezinárodního pohledu velmi dobře hodnocen a respektován. Tento závod je součástí desetidílného světového poháru mladých cyklistů a já osobně jsem se ho v roce 2007 zúčastnil.

Mezi další velmi významné závody patří česká klasika Praha – Karlovy Vary – Praha. Tento závod započal 21. 8. 1921 a v roce 2010 se jel zatím poslední 65. ročník, kterého jsem se v roli závodníka také účastnil.

Čeští cyklisté získali v průběhu 123 let existence ČSC 6 medailí olympijských, 255 drahých kovů světových (78 zlatých, 75 stříbrných, 102 bronzových), 234 evropských (48 zlatých, 77 stříbrných, 109 bronzových) a řadu dalších trofejí (Černý 2006).

3 Závody v České republice

V České republice se na kole závodí v několika různých disciplínách. Vzhledem k projektu bakalářské práce se podrobněji podíváme pouze na disciplíny, ve kterých se používá silniční kolo nebo jeho různé obdoby.

3.1 Úvod do cyklistických soutěží

Silniční cyklistika

Používá se klasické silniční kolo, závod probíhá z velké části na silnici (až na některé úseky klasických závodů kde je vyhledáváno pořadateli „pavé“ – kočičí hlavy). Vyjma časovek je povolena jízda v „háku“, tj. skrytá jízda za závodníkem vpředu kvůli minimalizaci odporu vzduchu.

Mezi soutěžní disciplíny v silniční cyklistice patří:

- **Závod s hromadným startem** (délka obvykle v rozmezí 60 – 250 km), vítězí první závodník na cílové pásce.
- **Etapový závod** (dvou a více etapové závody), vítězí závodník, který má nejlepší součet časů ze všech částí etapového závodu.
- **Časovka** – používání kola určeného speciálně na časovky, speciální helmy a aerodynamické doplňky, jízda jednotlivce proti chronometru, vítězí závodník s nejlepším dosaženým časem na dané trati. V tomto závodě není povolena jízda se soupeřem, či jakákoliv spolupráce s ostatními závodníky.
- **Kritérium** – závodí se na krátkém okruhu (500-1500 metrů), závodníci za jednotlivé průjezdy cílem získávají body. Vítězí závodník s největším počtem bodů na konci kritéria, nikoliv ten, který projede cílem jako první.

3.2 Členění závodů v České republice

V České republice je mnoho možností, jak si zazávodit na kole, řada z nich ovšem vyžaduje licenci ČSC. Dále je tu řada závodů, pro které není nutné vlastnit licenci, ať už se jedná o jednorázové závody, nebo závody zapadající do amatérských lig, které se jezdí po celém území republiky. V některých amatérských ligách pořadatelé vyžadují licenci dané ligy, většinou je ale umožněno startovat komukoliv v kategorii příchozích.

3.2.1 Závody pod Českým svazem cyklistiky

V současné době, je pořádáno pod záštitou Českého svazu cyklistiky několik úrovní soutěží. Nejvýznamnější je bezesporu Český pohár, v němž soutěží jezdci kategorie Elite a U23. Tito jezdci stejně jako všichni ostatní závodníci, kteří chtějí závodit na závodech pod hlavičkou ČSC, musí mít závodní licenci. Dále je v ČR pořádán Český pohár mládeže a žen. Tento pohár zahrnuje soutěže pořádané pro kategorie mladších a starších žáků (žákyně), kadetů (kadetek), juniorů (junioerek) a také kategorie žen. Kategorie dospělých žen se jezdí současně s kategorií mládeže z důvodu náročnosti tratí a také z důvodu malého počtu žen ve všech závodech.

Vzhledem k nízkému počtu startujících děvčat ve všech kategoriích na závodech pořádaných ČSC startují společně s dorostenci. Vždy starší kategorie děvčat jede společně s mladšími chlapci. Např. juniorky startují společně s kadety, kadetky jezdí společně se staršími žáky atd. Muži mají svůj vlastní kalendář, který ovšem není nikterak bohatý. Níže je kalendář Českého poháru mužů na rok 2012.

31. 3. 2012 Brno – Velká Bíteš – Brno	10. 6. 2012 Luhačovice
21. 4. 2012 Kyjov	7. 7. 2012 Jihlava
20. 5. 2012 Olomouc	28. 7. 2012 Příbram
26. 5. 2012 Plzeň	1. 9. 2012 Ostrava

Vzhledem k tomu že cyklista svoji výkonnost zlepšuje především účastmi na závodech, je téměř 1 závod měsíčně pro muže velmi málo. I proto velká většina mužů startujících na závodech Českého poháru startuje mimo svazové závody i na spoustě jiných závodů, jak v zahraničí, tak v České republice. Závody pořádané pro veřejnost většinou ale nedosahují náročností a délkou tratě na svazové závody, a závodníci se tam potýkají s nepříjemnou atmosférou ze stran hobby jezdců, pro které je přítomnost „profesionálů“ na jejich domácím závodě takřka nemyslitelná. I díky tomuto se velké oblibě těší seriál maratonů 53x11, které svou délkou tratě i náročností odpovídají Českému poháru. Není tedy divu, že na startu maratonů se mimo pár stovek hobby jezdců postaví nezřídka i 30 závodníků z ČP, což vzhledem k počtu startujících na závodech ČP (60-150 závodníků) je celkem velké číslo (Matějka 2012).

3.2.2 Veřejné závody

Veřejné závody jsou závody, na které není potřeba licence ČSC. V České republice máme na výběr z několika možností, pokud si chceme zazávodit na kole a nevlastníme licenci ČSC. Můžeme zvolit některou z amatérských lig či dokonce extraligu masters. Na tyto soutěže se ovšem musíme registrovat u dané ligy. V případě, že se registrovat nechceme, bude nám umožněn start pouze v kategorii příchozích. Dále je možnost zúčastnit se maratonské série 53x11, jak již bylo zmíněno výše. V této sérii může startovat opravdu každý, bez jakékoliv licence či registrace a je otevřena nejširší veřejnosti. Samozřejmě je mnoho dalších závodů určených pro veřejnost, které nespádají do žádné ligy či série.

3.2.2.1 Amatérské ligy sdružené pod SAC ČR

Amatérské ligy na území České republiky zastřešuje Sdružení amatérských cyklistů České republiky (dále jen SAC ČR). Toto zájmové sdružení právnických osob má za úkol tyto činnosti:

- Koordinace činnosti amatérských cyklistických sdružení na území České republiky.
- Organizace mistrovství ČR a národních pohárů.
- Koordinace termínových kalendářů jednotlivých sdružení.
- Navrhovat a nominovat závodníky do reprezentačních družstev pro MR a MS.
- Organizovat školení a jiné odborné semináře.
- Zastupovat a prosazovat zájmy amatérské cyklistiky v celorepublikovém a mezinárodním měřítku.
- Poskytovat oficiální informace týkající se amatérské cyklistiky.
- Pořádání společných sportovních, cykloturistických, servisních a společenských podniků.
- Zajištění finančních prostředků na činnost zájmového sdružení amatérských cyklistů České republiky.

SAC ČR zastřešuje celkem 6 amatérských lig na celém území republiky. Níže jsou jednotlivé ligy krátce popsány, jejich vznik, vývoj, počet závodů a startujících především v posledním roce (Stanovy Sdružení amatérských cyklistů České republiky 1998).

Severočeská amatérská liga

První zaregistrování Severočeské amatérské ligy (dále jen SAL) se uskutečnilo v roce 1996. Autoři tohoto projektu byli bývalí cyklisté, v té době již většinou obchodníci s jízdními koly - Vladimír Myšík, Petr Hejduk, Roman Adámek a Jaroslav Hrubý.

SAL se jezdí, jak již název napovídá, především v Ústeckém kraji. Samotným předchůdcem SAL byly různé malé amatérské ligy nebo jednorázové závody v Severočeském kraji, z kterých se dnes už téměř žádný pod hlavičkou SAL nepořádá. Pokud bych měl jmenovat některé ze zaniklých závodů, tak by to byly Benešovské okruhy na Děčínsku, časovka v Trmicích, okruhy na Telnici nebo v Malém Chvojně, či etapový závod Ústí – Doksy. Na Teplicku se již nepořádá časovka do vrchu na Komáří Vížku, časovka v Bžanech a ani okruhy pod názvem „Teplický zabiják“. Z mosteckých závodů zmizely klasické závody jako Most – Kožlany, Most – Jesenice, Most – Doksy, Braňanské okruhy a velmi populární závod na mosteckém autodromu. Je poměrně mnoho závodů, které se dnes již v ústeckém kraji nekonají. Příčiny jsou různé, od rozpadu oddílů, přes ztrátu motivace pořadatelů až k přechodu k pořádání závodů na horských kolech, většinou maratónů.

SAL se vždy řadila k těm menším ligám sdružených v SAC ČR. Členská základna čítala v době svého největšího rozkvětu okolo 200 členů a dnes se tento počet ustálil zhruba na čísle 150. Na start v SAL není třeba žádné licence, ale ani licence ČSC není překážkou. Od samého začátku amatérské ligy jsou také závody pro kategorie do 18 let i závody pro ty nejmenší, děti od 6 do 9 a od 10 do 14 let.

Každoročně za pomoci několika oddílů, pořádá SAL okolo 15 – 19 závodů. Soutěží se v kategoriích podle věku a zpravidla jsou vyhlašováni první tři z každé kategorie a za každé pořadí v kategorii je přidělován určitý počet bodů i do celkového hodnocení. Na závěr soutěže je vyhodnoceno i celkové pořadí ve všech kategoriích a celkové pořadí v soutěži družstev. Pro větší vyrovnanost a spravedlivost se nezapočítávají všechny výsledky, ale zhruba dvě třetiny z celého kalendáře závodů, tento počet se stanoví vždy před prvním závodem. Tak jako někteří pořadatelé vznikli z řad amatérů, tak i většina rozhodčích na závodech SAL jsou, buď bývalý závodníci, nebo jejich rodinní příslušníci, kterým amatérské závody učarovaly.

Jelikož je SAL nejbliže Libereckému kraji ze všech amatérských lig, je níže k nahlédnutí kalendář pro rok 2012, který čítal celkem 16 podniků:

- 22. 4. 2012 časovka Louka - Braňany a zpět
- 8. 5. 2012 silnice Klášterecké okruhy, průmyslová zóna
- 20. 5. 2012 vrch Komárka, Krupka-Komáři Vížka
- 26. 5. 2012 silnice Petlerské okruhy, Mistrovství SAL
- 10. 6. 2012 silnice Jedoměřické okruhy
- 17. 6. 2012 vrch Klíny, Litvínov-Klíny
- 17. 6. 2012 vrch Mníšek, Janov-Mníšek
- 24. 6. 2012 Krušnohorské peklo 2012
- 1. 7. 2012 Doupovské okruhy - 12. ročník
- 14. 7. 2012 časovka Mistrovství ČR SAC Dobruška u Mladé Boleslavi
- 15. 7. 2012 silnice Mistrovství ČR SAC Dobruška u Mladé Boleslavi
- 21. 7. 2012 silnice Horní Jiřetín - Lesná
- 25. 8. 2012 silnice DAAK Tour Skalice u České Lípy
- 2. 9. 2012 silnice Svinčice
- 8. 9. 2012 vrch Šebík, Chomutov - Hora sv. Šebestiána
- 23. 9. 2012 velká cena SWEEP Cycling 2012 (Severočeská amatérská liga 2012, Sdružení amatérských cyklistů České republiky 2012).

Slezský pohár amatérských cyklistů

Slezský pohár se jezdí po celém území Slezska, nejvíce závodů je pořádáno v okolí Ostravy, Frenštátu pod Radhoštěm a Třince.

Historie Slezského poháru amatérských cyklistů (dále jen SPAC) se začíná psát v roce 1998. Poprvé se v okolí Ostravy za přispění hlavních iniciátorů a současně organizátorů několika závodů Miroslava Gerycha a Miloše Velkoborského z klubu Amatérská cyklistika Poruba sdružilo několik pořadatelů amatérských závodů v silniční cyklistice. Po vzoru už fungujících lig v ČR zavedli celoroční soutěž s bodováním jednotlivých závodů a hodnocením průběžného pořadí. Od prvních ročníků měla soutěž kvalitní úroveň, po zavedení licencí a úbytku závodů ale postupně klesal počet pravidelných účastníků. Po slabších letech od roku 2006 opět není podmínkou ke startu na závodech SPAC vlastnit licenci a soutěž je otevřena pro širokou sportovní veřejnost.

Závodit tak může každý od 15 let věku. A úplně každý i po účasti na jednom ze závodů je započítán do průběžného pořadí.

Závodníci jsou rozděleni podle věku do kategorií, tak jak určuje soutěžní řád SAC ČR. Muži od 19 let po deseti letech do 5 kategorií A, B, C, D, E a junioři od 15 do 18 let závodí v kategorii M. Ženy byly dle SAC sloučeny do jedné kategorie od 15 let bez rozlišení věku, ale od roku 2010 jsou i ženy na závodech SPAC rozděleny do dvou kategorií – ženy A (15 až 29 let) a ženy B (30 a více let). Dle záměru pořadatele startují jednotlivé kategorie samostatně nebo jsou i částečně sloučeny. Některé závody mají ale také hromadný start všech kategorií najednou - hodnoceny a bodovány jsou ale vždy všechny samostatně.

Kalendář pro rok 2012 čítal celkem 19 podniků (Slezský pohár amatérských cyklistů 2012, Sdružení amatérských cyklistů České republiky 2012).

Šumavská Unie Amatérských Cyklistů

Vznik Šumavské Unie Amatérských Cyklistů (dále jen ŠUAC) je spojen s osobami Miroslava Švátory a Pavla Čáchy. Miroslav Švátora, je dosavadní a doposud jediný ředitel ŠUAC již od roku 1994, kdy tato liga vznikla.

Organizace ŠUAC se během 19 uplynulých sezon vyvíjela výkonnostně i organizačně. Nemalou zásluhu na dnešní podobě této amatérské unie má hlavní sponzor - plzeňská firma Ramala Radka Mušky a Marka Šilhavého, která vstoupila do dění ŠUAC již v roce 1996.

Prvního ročníku se zúčastnilo asi 85 startujících, seriál měl tehdy pouze 4 závody. Hned následující rok ale nastal opravdový boom, protože se přihlásilo do soutěže cca 220 cyklistů. Byli to nejen mladíci, ale i velké množství starších účastníků, kteří jezdili závodně pod ČSC a měli na svém kontě nejen jeden vítězný vavřík. S nárůstem závodníků došlo k rozšíření počtu závodů na 8, v dalším roce na 12 a až postupně k maximálním 16 závodům, které byli v seriálu v roce 2007. Nyní se počet závodů ustálil na 13. Do celkového hodnocení jednotlivců se počítá poměrná část z celkového počtu pořádaných závodů. Například v roce 2012 to bylo 9 závodů z celkových 13 (Šumavská unie amatérských cyklistů 2012).

Moravský pohár

Moravský pohár se koná především v okolí Lanškrouna, Žamberku, Svitav a Králíků. Se vznikem Moravského poháru (dále jen MP) souvisí dva zajímavé fakty. Jednak je to už více než třicetiletá historie prvních závodů, ze kterých později MP vzešel a také, že původně tyto závody vznikaly jako letní zábava moravských lyžařů-sjezdařů. Prvním závodem, který lze současně považovat za start závodní cyklistiky neregistrovaných na Moravě, byl v roce 1977 závod na trati Olomouc – Karlov. Ten uspořádal Oto Kaděrka s dalšími nadšenci z lyžařského klubu TJ Lokomotiva Olomouc pod názvem Tour de Ski. Z iniciativy Milana Holešovského a Jana Ruščáka vznikl v roce 1994 první oficiální ročník Moravského poháru s pevným soutěžním řádem a pravidly. Z pěti závodů bylo 20, ze šedesátky účastníků 200. Z víkendové zábavy party kamarádů se stal seriál závodů pro závodníky, pro které Český svaz cyklistiky není schopen uspořádat soutěže, dobře organizovaný, s koncentrací závodů na malém území a tím ekonomicky velice zajímavý.

Do seriálu MP je zařazeno tradičně kolem dvacítky závodů. V sezóně 2012 to bylo 18 závodů. Kategorie jsou v Moravském poháru rozděleny po deseti letech, a to na kategorie A 18 - 29 let, kategorie B 30-39 let, kategorie C 40-49 let, kategorie D 50-60 let, nejstarší kategorie E nad šedesát, kategorie Z ženy bez rozdílu věku a nejmladší závodníci od 15 do 18ti. let jsou v kategorii M. Některé kategorie startují samostatně a některé společně, ale všechny se samostatně hodnotí (Moravský pohár 2012).

Unie amatérských cyklistů

Unie amatérských cyklistů (dále jen UAC) je sdružení, jenž pořádá cyklistické závody a organizuje celoroční pohárovou soutěž v regionu středních Čech.

Historie vzniku se oficiálně datuje do roku 1989. V této době vykristalizovalo trio nadšených organizátorů – Petr Introvič, Pavel Hloužek a Jiří Chaloupka. Ti přišli na chuť cyklistice v rámci takzvané Haunspálské ligy. V rámci jednorázových závodů konaných pod touto hlavičkou došli k názoru zorganizovat dlouhodobou soutěž neboli pohár. Úvodní ročníky sestávaly z několika závodů, kterých se zúčastňovala zhruba stovka závodníků, startujících v jednom společném pelotonu. K tradičním závodům patřil v té době podnik Mladá Boleslav – Liberec s těžkým dojezdem na vrchol hory Ještěd. Dalším závodem, který je již historií, ale nevymazatelně se zapsal do povědomí

jezdců UAC, byla Kokořínská jarní klasika. Tento extrémní závod protáhl jezdecké pole Kokořínskem a naháněl hrůzu nejen svou délkou (126 km), ale též četností dlouhých a strmých stoupání a sjezdů. Vítězství na „klasice“ bylo v té době jedním z nejváženějších úspěchů v amatérské cyklistice jako takové.

V roce 1996 se do čela UAC se postavili Bohdan Nekola, Ladislav Kyndl a Jan Tajč. Byly zavedeny dvě skupiny, takzvané divize. Rozdělení bylo dle výkonnosti. Sestupovalo vždy dvacet nejhorších z první divize. Naopak postup do první divize si vybojovalo vždy dvacet nejlepších z celkového pořadí druhé divize. Pravidelně začal vycházet informační Zpravodaj UAC. Přibývalo závodů, až se v kalendáři objevilo celkově šestnáct podniků. Rozmanitost zajišťovaly časovky jednotlivců, časovky dvojic, časovka družstev, jednorázové závody a také etapové závody.

Na přelomu tisíciletí se vyměnilo vedení. Tomáš Kletečka, Karel Král, Lukáš Masák, Kateřina Suchá a Petr Škrabal tvořili tým, jenž naplnil pohárovou soutěž více jak dvaceti závody. UAC uspořádala premiérové mistrovství Sdružení amatérských cyklistů České republiky. Byl to přelomový rok pro celorepublikový organizovaný rozvoj amatérské cyklistiky. Revolučním krokem byl pro UAC přechod z divizí do věkových kategorií. V té době čítalo jezdecké pole UAC takřka tři sta padesát registrovaných mužů a žen. Co se týká celkové členské základny, byla UAC v té době z tohoto pohledu na svém vrcholu. Na rozvoj MTB zareagovala UAC nejprve organizací jednorázových závodů, takzvaných nultých ročníků několika MTB závodů, pořádaných pod hlavičkou UAC. Obľiba MTB nakonec postihla i UAC, která pro příznivce MTB následně uspořádala pohárovou soutěž v kategoriích mužů a žen.

V roce 2012 se závodů UAC zúčastnilo celkem 232 registrovaných členů, plus nespočet neregistrovaných, kteří startovali v závodech v kategoriích příchodích. UAC v loňském roce pořádala nejvíce závodů ze všech amatérských lig a to 27 akcí – z toho 20 silničních závodů a 7 závodů horských kol – MTB. Uspořádala dokonce jeden etapový závod a to 15. 09. 2012 – 16. 9. 2012 tzv. Bratronické okruhy - Memoriál K. Huňáčka, který měl celkem 3 etapy. Níže je k nahlédnutí kalendář, na kterém je jasně vidět, že pokud závodník UAC chce závodit, je mu to umožněno v rámci ligy téměř každý týden od půlky dubna do začátku října, což v porovnání například s kalendářem závodů ČSC je naprosto neporovnatelné.

Kalendář závodů UAC na rok 2012

15. 4. 2012 VII. ročník - První šlápnutí (PRS) - silnice
22. 4. 2012 IX. ročník - Zákolanská časovka jednotlivců do vrchu - silnice
28. 4. 2012 II. ročník časovky jednotlivců do vrchu Knovíz, mistrovství UAC
v časovce – silnice
1. 5. 2012 MTB Zbraslavský maraton "Cukroušův mazec" - MTB
6. 5. 2012 Kokořínské kopečky – silnice
12. 5. 2012 XIII. ročník - Bělská vteřina, časovka jednotlivců – silnice
13. 5. 2012 Jarní časovka jednotlivců - Velká Dobrá – silnice
27. 5. 2012 XXV. ročník - Bělečské okruhy – silnice
2. 6. 2012 XV. ročník - Memoriál M. Prágera - X. ročník Viessmann Tour 2012
9. 6. 2012 MTB Kbelsko - letňanský pahorek – MTB
10. 6. 2012 Jedomělické okruhy (společný závod UAC a SAL) – silnice
17. 6. 2012 Křivoklátské peklo, mistrovství UAC v silničním závodě – silnice
23. 6. 2012 I. ročník - Strada Zdejcina – silnice
30. 6. 2012 MTB Odolena Voda - mistrovství SAC ČR v MTB pro rok 2012 – MTB
7. 7. 2012 MTB Václavický krpál – MTB
14. 7. 2012 Mistrovství SAC ČR, časovka - Velká cena LAWI sport Dobrovice 2012
– silnice
15. 7. 2012 Mistrovství SAC ČR, silniční závod - Velká cena LAWI sport Dobrovice
2012 – silnice
28. 7. 2012 Kolem Posázaví – 2012 – silnice
11. 8. 2012 Krušnoton 2012 krátká trasa 110 kilometrů – silnice
25. 8. 2012 DAAK Tour, Skalice u České Lípy (spol. závod UAC a SAL) – silnice
1. 9. 2012 MTB Velká cena města Úval – MTB
8. 9. 2012 XV. ročník - Časovka jednotlivců do vrchu Řevnice – silnice
8. 9. 2012 MTB XC TOM Řež - mistrovství UAC v MTB pro rok 2012 – MTB
15. 9. 2012 16. 9. 2012 - Etapový závod - Bratronické okruhy - Memoriál K.
Huňáčka – silnice (celkem 3 etapy)
23. 9. 2012 XXV. ročník cyklistického závodu - Klikovy vrchy – silnice
28. 9. 2012 MTB XC Kralupy nad Vltavou – MTB
7. 10. 2012 VIII. ročník - Poslední šlápnutí (POS) – silnice (Unie amatérských
cyklistů 2012)

Jihočeská amatérská liga

Tato liga se pořádá v okolí měst Velešína, Prčic, Blatné ale i v prostředí Kašperských hor. Jihočeská amatérská liga (dále jen JAL) byla založena z popudu několika cyklistických nadšenců z jižních Čech dne a to přesně 4. ledna 1994.

Vůbec první závod se konal 23. dubna 1994 v Křenovicích u Českých Budějovic. Původní kalendář tří závodů byl ještě rozšířen o závod v Nové Cerekvi, takže nakonec v prvním ročníku JAL se uspořádaly celkem 4 závody.

Při posledním závodě bylo v soutěži registrováno celkem 71 členů JAL v kategoriích A, B, C a D. Pod organizačním výborem prvního ročníku Jihočeské amatérské ligy byli podepsáni Václav Píša st., Karel Klinkáček, Luděk Charouzek, Pavel Rybařík, Roman Novák, Radek Kláštera a Josef Němec – budoucí dlouholetý ředitel JAL.

V druhém ročníku JAL se do soutěže zaregistrovalo již 130 amatérských cyklistů, z celkem 18-ti. týmů. Celý seriál závodů se skládal z 9-ti. podniků.

Během dalších let se série přetvářela k dnešnímu obrazu. Vytvořili se další věkové kategorie pro děti i starší závodníky a ženy, přidali se další pořadatelé závodů, přibýlo mnoho závodníků, kteří měli úspěchy i na republikové úrovni.

Po odstoupení dlouhodobého ředitele Jiřího Němce byl v roce 2005 zvolen do této funkce Petr Koblic, který byl ředitelem do roku 2010. Počet registrovaných členů ligy se v posledních letech každý rok mírně snižoval. Hlavním důvodem byl přechod řady závodníků do seriálů závodů horských kol. Tento pokles se zastavil u počtů od 70 do 80 závodníků. Naopak se v této době zvyšují počty příchozích závodníků na závodech. Průměrný počet závodníků na závodech se v létech 2011–2012 se ustálil na zhruba 65 účastnících na každém jednotlivém závodě. V roce 2012 měla JAL celkem 14 závodů a bylo zaregistrováno celkem 74 cyklistů. JAL je ze všech lig nejmenší, s nejmenším startovním polem, doplácí na blízkost UAC a také ŠUAC (Jihočeská amatérská liga 2012).

3.2.2.2 Extraliga Masters

Extraliga masters (dále jen ELM) je celorepubliková soutěž pro amatérské závodníky věkové kategorie master a pro závodníky do 29 let. Startovat mohou, jak držitelé licence ČSC Master a Elita "C", tak i závodníci s licencí amatérských lig nebo výjimečně i bez licence. Nemohou startovat závodníci Licence ČSC Elita (A a B)

a závodníci na soupiskách profesionálních týmů a zahraničních týmů (Extraliga Masters 2012).

Jak vyplývá z předchozího odstavce, na závodech ELM nemohou startovat jezdci s licenci ČSC. Toto pravidlo má ELM jako jediná liga v ČR. Z mého pohledu je to nejvíce uzavřená liga a z vlastní zkušenosti mohu konstatovat, že start na ELM někdy zahrnuje hodně papírování a i peněz. Pokud se závodník chce zúčastnit třeba i jen jednoho závodu a nechce startovat v kategorii příchozích, musí se zaregistrovat do ligy a zaplatit vstupní poplatek 500,- Kč. Což pokud se jedná o jeden závod (na který se platí zvlášť další startovné) je celkem vysoká částka. V roce 2012 měla ELM celkem 23 podniků, které se jely na celém území Čech.

3.2.2.3 53x11 Marathon Cup

V roce 2008 vznikl pod zastřešením časopisu 53x11 (věnující se výhradně silniční cyklistice) nový seriál maratonů 53x11 Marathon Cup. Do toho seriálu byly v roce 2008 zařazeny tyto závody:

- Kelly's Mamut Tour.
- Specialized Sudety Tour.
- Kelly's Rampušák.
- Kelly's Beskyd Tour.
- Vysoké Tatry Tour.
- Author Král Šumavy.

V roce 2010 přibyl do série závod Cannondale Koloshop Krušnoton. Všechny maratony mají většinou 2 až 3 varianty tratí. Nejkratší se pohybují okolo 80-90 km (Kelly's Mamut Tour a Specialized Sudety Tour) až po 253 km na Králi Šumavy.

Tento seriál se v České republice těší veliké oblibě, nahradil tzv. „Veloserii“, která dříve zastřešovala podobné závody pod časopisem Velo. O veliké oblibě svědčí pravidelná účast více jak 1000 závodníků na Králi Šumavy, který je největším silničním závodem v ČR. Osobně jsem se účastnil všech závodů, které patří do 53x11 Marathon cup, vyjma posledně přidaného Cannondale Koloshop Krušnoton. Nejvíce účastí jsem měl na Specialized Sudety Tour, kde jsem startoval již dvakrát na trati dlouhé 170km (v roce 2011 a 2010) a dvakrát na kratší variantě 90 km v roce 2006 a 100km v roce 2009 (53x11 2008, 53x11 2013).

4 Problematika cyklistických závodů v ČR

V následujících kapitolách bude uvedena obecná problematika pořádání sportovních akcí a nařízení ČSC po pořádání závodů.

4.1 Obecné podmínky pro pořádání sportovních akcí

Uspořádání jakékoliv sportovní akce vyžaduje pečlivé naplánování a koordinaci, a také dodržení všech předpisů a povinností, které jsou upraveny obecně právními předpisy vydanými Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Výtah toho nejdůležitějšího z obecně právních předpisů zobrazuje příloha č. 2 (Kovář 2011).

4.1.1 Problematika cyklistických závodů

Celá problematika by se dala shrnout do tří bodů:

- Zajistit povolení k pořádání závodu na veřejných komunikacích.
- Zajistit pro závod policejní asistenci.
- Zorganizovat závod tak, aby se opravdu maximálně předešlo všem rizikům.

Povolení k pořádání závodu na veřejných komunikacích

Pořadatel cyklistického závodu, který se koná na veřejných komunikacích, musí dodržovat ustanovení §25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. To nařizuje, že k užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie ČR.

Toto povolení vydává správní úřad, kterým jsou pro:

- Dálnice a rychlostní komunikace - Ministerstvo dopravy ČR.
- Ostatní silnice I. třídy - krajský úřad.
- Silnice II. a III. třídy - obecní úřad obce s rozšířenou působností.
- Místní komunikace - pověřený obecní úřad (Kovář 2011).

Policejní asistence na cyklistickém závodě

Policejní asistence je velice důležitá, pokud předpokládáte, že bude nutné zastavovat ostatní účastníky provozu, neboť takový úkon může provést jen policista. Na základě povolení o zvláštním používání komunikace se podává žádost policii o zabezpečení akce. Policie má v souladu s pořadatelem akci vyhodnotit a připravit se tak, aby byli účastníci závodu i ostatní účastníci provozu zabezpečeni. Pokud se jedná například o časovky, kdy jezdí závodníci po jednom, může policie vyhodnotit situaci tak, že není pro zdárný průběh závodu nutná jejich asistence. V případě hromadného závodu třeba s pěti sty závodníky na startu je asistence a zastavování protijedoucích vozidel nezbytné (53x11 2010).

Pořadatelská služba – zabezpečení závodu

Pořadatelská služba, která bude pomáhat policii v zajištění závodu, je pro organizaci závodu v silniční cyklistice nutná. Především veřejnost musí být informována o tom, co se vlastně na komunikaci děje. Vpředu ještě před policií by měl jet automobil pořadatelské služby, který informuje ostatní účastníky provozu o tom, co se k nim blíží. Vozidlo by mělo být vybaveno oranžovými majáky, informačními tabulemi a rozhlasovým megafonem.

Velkou pomocí pořadatelské službě mohou být motocyklisté ve vestách s označením pořadatel. Sice nesmějí (podle legislativy) zastavovat motorová vozidla, ale po zásahu policie mohou podávat vysvětlení a dohlédnout u motoristů dodržení policejního příkazu. Tímto dokážou zajistit vedlejší křižovatky a upozornit na náhlé nebezpečí na trati.

4.2 Nařízení Českého svazu cyklistiky pro pořádání závodů

Všechny závody v cyklistice, které si nechal pořadatel řádně zaregistrovat do kalendáře soutěží ČSC, nebo do kalendářů krajských svazů se řídí Sportovně technickými směrnicemi pro silnici, dráhu a cyklokros vydávané ČSC. Tyto směrnice byly naposledy aktualizovány v roce 2012 a jejich přesné znění je možné najít na internetových stránkách ČSC. Veřejné závody a závody nezařazené v kalendáři soutěží ČSC a kalendářů krajských svazů cyklistiky se řídí obecně právními předpisy pro pořádání sportovních akcí (Český svaz cyklistiky 2012).

5 Nezávodní podoba akce

"Král Krkonoš" je nesoutěžním, přátelským setkáním cyklistů všech věkových a výkonnostních skupin. Jede se pro čistou radost z jízdy na kole v krásném prostředí nejvyšších českých hor bez nároku na cenu. Jedinou cenou pro každého je příjemný pocit z toho, že udělal něco pro své tělo, setkal se s přáteli cyklisty a viděl kus krásné přírody.

Základní myšlenka Krále Krkonoš, který byl poprvé uspořádán v roce 1997 a v roce 2011 se jel zatím poslední 15. ročník tohoto podniku, který byl zařazen do Pojizerské ligy cyklistů (dále jen PLC).

5.1 Vznik a historie Krále Krkonoš

Král Krkonoš – podnik, na jehož základech má stát připravovaný závod se zrodil na valné hromadě Klubu českých cyklistů BC Sport v Semilech v roce 1996. Zrod tohoto nezávodní přejezdu nebyl náhodou. Členové klubu absolvovali každé jaro dvě společné větší vyjížďky. První s názvem „Přes tři kopce na Pomezky“, jehož trať vedla ze Semil na Benecko, Strážné, Hoffmanovy a Pomezní boudy a zpět přes Hoffmanovy boudy zase zpět do Semil – cca 140km. Druhou společnou akcí byl přejezd Krkonoš ze Semil přes Příchovice, Harrachov do polské Sklarske Poreby, dále přes Karpacz, Pomezní a Hoffmanovy boudy zpět do Semil. Tento okruh měřil cca 180km. Spojením těchto dvou okruhů a přidáním dalšího kopce vznikla trasa Krále Krkonoš. Od samého počátku organizátoři tuto akci pojali jako nezávodní, ale extrémní sportovní zážitek.

Na trase dlouhé 212 km s celkovým převýšením 3 530 závodil tehdy pouze každý sám se sebou. Čas startu byl zvolen mezi šestou a devátou hodinou ranní. Každý účastník si mohl vybrat, v kolik hodin vyrazí – nepsané pravidlo že čím pozdější hodina startu, tím větší tempo na trati se uchytilo velmi brzy. Takže cyklisté vyražející v 6 hodin ráno vše pojali jako pohodovou vyjížďku, kde se čekalo na pomalejší, tempo nebylo nijak závratné a nebyl problém se zastavit na občerstvení. Naopak start kolem 9 hodin se pomalu rovnal závodu, kopce se jezdili velmi rychle. V případě odpadnutí cyklisty ze skupiny se nečekalo a zastavení na oběd a pivo se konalo až v cíli akce. Každý účastník obdržel na startu přesný popis trasy a pak už bylo pouze na něm, jak se s celou akcí vyrovná. Občerstvení ani kontroly na trati nebyly, časový limit rovněž

nebyl stanoven. Každý kdo dorazil do cíle a zvládl celou trasu se všemi kopci, se mohl honosit čestným titulem „Král Krkonoš“ (Král Krkonoš 2011).

Zatím poslední 15. ročník přejezdu se uskutečnil v roce 2011. Já bych rád navázal na tuto známou tradici uspořádáním maratónské soutěže, která by se již od druhého ročníku měla zařadit do seriálu 53x11 Marathon Cup.

5.2 Analýza nezávodní obdoby

V analýze bude zahrnut především počet účastníků, samotný vývoj akce a také varianty tratí od počátku až do jeho posledního 15. ročníku.

5.2.1 Tratě Krále Krkonoš

Od prvního ročníku – tedy roku 1997 má Král Krkonoš tu samou nejdelší variantu tratě, která z důvodu menších změn a objížděk na trati za celou historii přejezdu měří od 208 do 220 kilometrů. V roce 2000 a 2001 byla neoficiálně přidána tehdy krátká verze v délce 120 km, nyní střední varianta, která se ovšem v letech 2002-2003 nejela. Od roku 2004 přibyly oficiálně dvě tratě – střední varianta (120km) a nejkratší varianta přejezdu (70km).

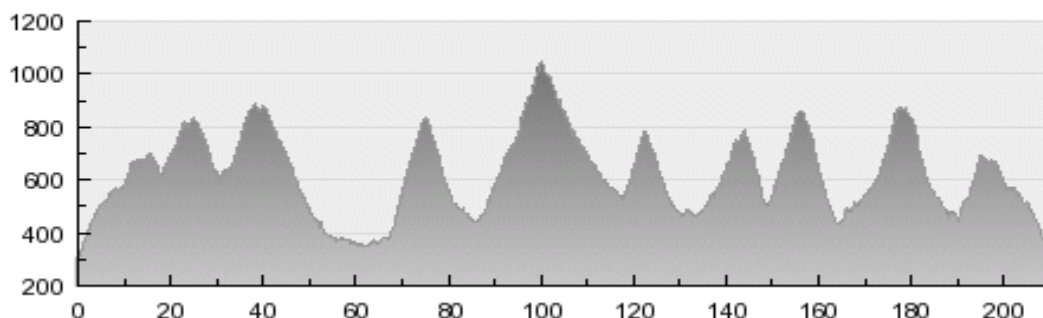
Popis nejdelší tratě:

Celková délka 210 km, převýšení 3870 m. Mapa tratě 210 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 15 km - Vysoké nad Jizerou, 25 km – Příchovice (830 m n. m.), 34 km - Harrachov, 37 km – státní hranice, 38 km – Jakuszyce (870 m n. m.), 46 km - Szklarska Poreba, 75 km – Karpacz (820 m n. m.), 86 km - Kowary, 100 km – státní hranice - Pomezí boudy (kontrola, občerstvení, 1050 m n. m.), 118 km - Svoboda nad Úpou, 122 km - Hoffmanovy boudy (780 m n. m.), 134 km - Lánov, 143 km – Strážné (kontrola, občerstvení, 780 m n. m.), 149 km - Vrchlabí, 156 km – Benecko (840 m n. m.), 164 km - Dolní Štěpanice, 173 km -Vítkovice v Krkonoších, 177 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n.m.), 184 km - Rokytnice nad Jizerou, 190 km - Jablonec nad Jizerou, 195 km - Vysoké nad Jizerou, 204 km - Příkrý, 210 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil nejdelší tratě – 210 km (viz. obrázek 2.).



Obrázek 2. Výškový profil 210 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

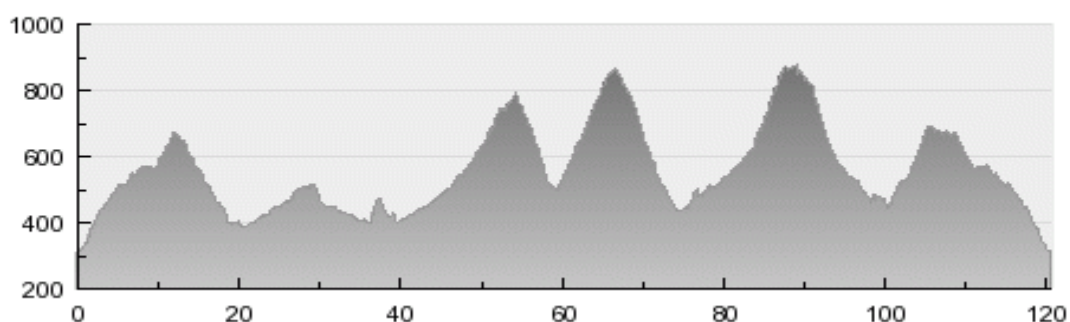
Popis střední tratě:

Celková délka 120 km, převýšení 2185 m. Mapa tratě 120 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 12 km - Roprachtice, 20 km - Horní Sytová, 23 km - Hrabačov, 25 km - Jilemnice, 30 km - Horní Branná, 36 km - Kunčice, 43 km - Horní Lánov, 54 km – Strážné (kontrola, občerstvení, 780 m n. m.), 59 km - Vrchlabí, 66 km - Benecko (840 m n. m.), 84 km - Vítkovice v Krkonoších, 88 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n.m.), 95 km - Rokytnice nad Jizerou, 101 km - Jablonec nad Jizerou, 106 km - Vysoké nad Jizerou, 115 km - Příkrý, 119 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil střední tratě – 120 km (viz obrázek 3.).



Obrázek 3. Výškový profil 120 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

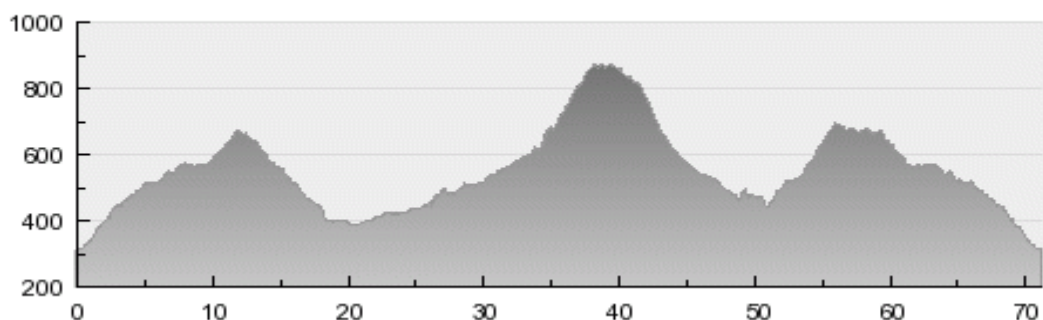
Popis nejkratší tratě:

Celková délka 70 km, převýšení 1380 m. Mapa tratě 70 km je zobrazena v příloze č. 3.

Itinerář:

0 km – Semily sportovní stadion, 12 km - Roprachtice, 20 km - Horní Sytová, 23 km - Hrabačov, 34 km - Vítkovice v Krkonoších, 38 km – Rezek (kontrola, občerstvení, 870 m n.m.), 45 km - Rokytnice nad Jizerou, 51 km - Jablonec nad Jizerou, 56 km - Vysoké nad Jizerou, 65 km - Příkrý, 69 km – Semily sportovní stadion.

Výškový profil nejkratší tratě – 70 km (viz. obrázek 4.), (Král Krkonoš 2011).



Obrázek 4. Výškový profil 70 km tratě

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: osa y znázorňuje výškové metry, osa x kilometry

5.2.1.1 Počet účastníků

Poslední dochované výsledkové listiny jsou z roku 2000 – tedy až 4. ročník Krále Krkonoš. Výsledky z dřívější doby nejsou zachovány z důvodu komorní atmosféry a nezapočítání nezávodního přejezdu do celkového hodnocení PLC.

Tabulka 1. Počet startujících v letech 2000 – 2011.

Rok	Celkový počet startujících	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2000	88	65	23	X
2001	79	58	21	X
2002	127	127	X	X
2003	145	145	X	X
2004	121	85	23	13
2005	155	97	36	22
2006	155	91	36	28
2007	181	109	50	22
2008	135	71	38	26
2009	140	72	50	18
2010	185	72	84	29
2011	166	70	73	23

Zdroj: www.kralkrkonos.cz

Vysvětlivky: v místě kde je uvedeno X, se daná trať nejela

Jak je vidět z tabulky výše, účast se v posledních letech pohybuje okolo 135 – 185 jezdců. Velký vliv na účast má počasí v daném roce, které velmi ovlivní množství startujících. Zcela jasně je vidět úbytek cyklistů na nejdelší trati a jejich přesun na trať střední. Je to zapříčiněno především její obtížností – 210 kilometrů v oblasti Krkonoš není nic snadného a tak řada účastníků volí jednodušší variantu.

Vývoj celkového počtu účastníků v letech 2000 – 2011 znázorňuje obrázek č. 5.

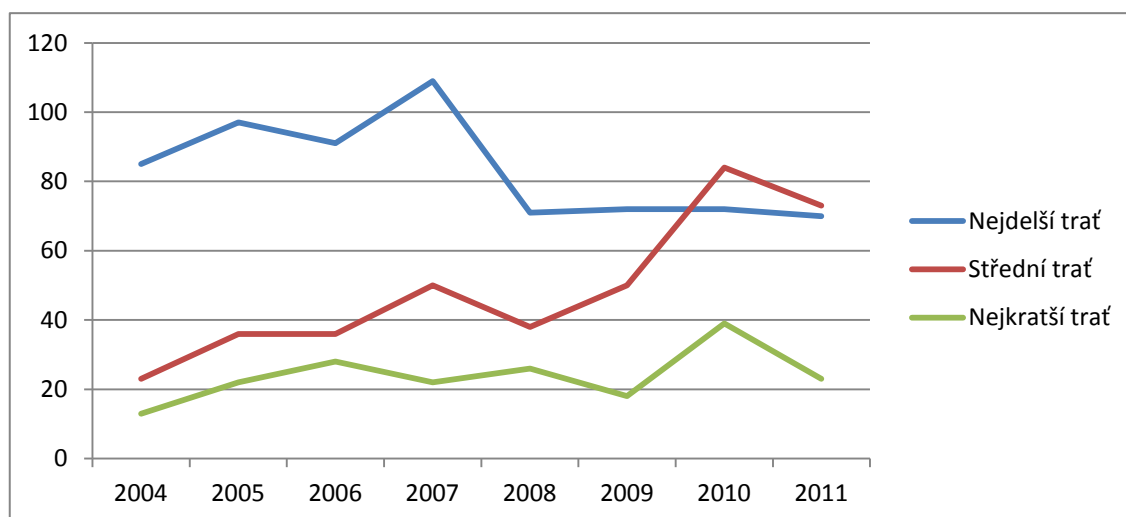


Obrázek 5. Vývoj celkového počtu účastníků

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: osa y znázorňuje celkový počet účastníků, osa x rok

Vývoj počtu účastníků na různých variantách tratí v letech 2004 – 2011 je znázorněn na obrázku č. 6.



Obrázek 6. Účastníci na jednotlivých tratích

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: osa y znázorňuje počet účastníků, osa x rok

6 Analýza ostatních maratonských soutěží v ČR

V této kapitole se blíže podíváme na ostatní závody, které jsou zařazeny do seriálu 53x11 Marathon Cup. Podíváme se na počet účastníků v posledních 3 letech, na varianty tratí a dále na výši startovného v roce 2012 a 2013. Všechny tyto údaje nám dovolí si udělat představu o úspěšnosti akce a její oblibě mezi závodníky.

6.1 Kelly's Mamut Tour

Kelly's Mamut Tour se každý rok tradičně koná v Přerově, jeho trať vede Hostýnskými vrchy a účastníky zavede na všechna nejvýznamnější stoupání v tomto kraji. Start i cíl je na Přerovském výstavišti. První ročník se konal v roce 2000, nyní se tedy pořádá již 13. ročník závodu tohoto závodu.

6.1.1 Varianty tratí

V Přerovském závodě je na výběr ze tří variant. V roce 2010 byli všechny tratě změny od základu do současné podoby. Nejdelší trať v roce 2012 měřila 210km, střední varianta 120km a nejkratší. Pro rok 2013 pořadatel připravil na výběr tyto varianty:

- A 212km, převýšení 3741m.
- B 136km, převýšení 2263m.
- C 83km, převýšení 976m.

6.1.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

V tabulce je uveden počet všech účastníků – jsou zahrnuti i ti, kteří nedojeli do cíle, nebo nenastoupili na start. Ve výsledcích jsou uvedeni všichni řádně přihlášení závodníci (mají zaplacené startovné).

Tabulka 2. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Kelly's Mamut Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2012	394	85	209	100
2011	472	151	227	94
2010	392	120	175	97

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Kelly's Mamut Tour zúčastnilo celkem 1 258 závodníků.

6.1.3 Výše startovného

Od roku 2011 až do 2013 se platí startovné na Kelly's Mamut Tour více způsoby. Startovné zaplacené předem do data určeného pořadatelem: trasa dlouhá a střední 450 Kč, trasa krátká 350 Kč. Po termínu a v den startu trasa dlouhá a střední 550 Kč, trasa krátká 450 Kč (Mamut Tour 2013).

6.2 Specialized Sudety Tour

Specialized Sudety Tour se koná v Teplicích nad Metují, kde je také start závodu. Cíl je na nedalekém Bischofsteinu. V roce 2004 se konal nultý zkušební ročník, o rok později to byl regulérní závod na 150 km. Pořadatelé vedou účastníky krajem Broumovska, Policka a Jestřebích hor. Na trati nejsou dlouhé a táhlé kopce, ale spíš kratší a prudší výjezdy, z nichž nejznámější jsou Vysoká Srbská, Odolov a Bezděkov. Povrch trati je z 96 % asfalt a 4 % dlažba.

6.2.1 Varianty tratí

V Teplicích nad Metují si mohou závodníci vybrat pouze ze dvou variant. Od roku 2005 měří krátká varianta trati 90 km, v roce 2009 byla prodloužena na 100km a od roku 2011 má 95km. Dlouhá trať měřila v prvním ročníku 150 km, poté byla až do současnosti prodloužena na 170km.

6.2.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Počet účastníků na „Sudetech“ je velmi stabilní, každoročně se pohybuje okolo 450 závodníků, vyrovnaný je i poměr mezi krátkou a dlouhou tratí. Vyrovnaný poměr účastníků je dán především malým rozdílem v délce tratí. Více závodníků si troufne na trať dlouhou, která není tak obtížná jako na ostatních maratonských soutěžích.

Tabulka 3. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Specialized Sudety Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2012	443	255	188
2011	477	248	229
2010	447	226	221

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Specialized Sudety Tour zúčastnilo celkem 1 367 závodníků.

6.2.3 Výše startovného

V Teplicích nad Metují se platí poměrně vysoké startovné – 600 Kč. Pokud ho účastník uhradí do data určeného pořadatelem má nárok na pamětní tričko, po uvedeném datu je bez dárku. Dodatečné přihlášky jsou možné i na místě konání akce s doplatkem 100 Kč, ale bez nároku na dárek (Sudety Tour Road 2013).

6.3 Kelly's Rampušák

Cyklomaraton Kelly's Rampušák je zakořeněn v městečku Štítý, které se nachází na úpatí Orlických hor. Vládce Orlických hor – Rampušák se drží v názvu maratonu již od druhého ročníku. První ročník se konal v roce 1997 – na startu se tehdy sešlo 110 účastníků. V roce 2013 je na programu již 13. ročník. Na tomto závodě je zajímavé to, že se jede souběžně silniční závod a závod MTB. Start i cíl obou závodů a všech tratí je na tom samém místě, takže při startu je celé náměstí Štítů zaplněno po okraj cyklisty.

6.3.1 Varianty tratí

Na Rampušáku si účastníci v posledních 3. letech mohli vybrat ze dvou silničních vzdáleností a to 140 a 190 km a dvou MTB variant – 30 a 70 km. Před rokem 2010 si mohl vybírat dokonce ze tří tratí na MTB (30, 60 a 90km) a u silničního závodu byla možnost volby mezi 120 a 200 km variantou. Zajímavostí je určitě i to, že dlouhá varianta silničního závodu zavítá do sousedního Polska, na jehož území se jede cca 50 kilometrů.

6.3.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Do Štítů si každoročně přijede zazávodit na 400 cyklistů. Tato menší účast oproti ostatním soutěžím je zapříčiněna jistě také MTB závodem, který se jede současně se silniční variantou. Současné v několika posledních letech se v termín konání „Rampušáka“ koná také MČR v silniční cyklistice kategorií U23 a Elite. Tito závodníci nezřídka jezdí na závody 53x11 Marathon Cup. V konání MČR mu ale dávají přednost před závodem ve Štítech.

Tabulka 4. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Kelly's Rampušák.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2012	333	113	220
2011	410	127	283
2010	404	129	275

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Kelly's Rampušák zúčastnilo celkem 1 147 závodníků.

6.3.3 Výše startovného

Startovné na tomto závodě má pořadatel rozděleno do tří kategorií. Při platbě cca 1,5 měsíc před konáním akce je startovné 350 Kč, při zaplacení 14 dnů před startem 450 Kč a na místě v den konání závodu 600 Kč (Kelly's Rampušák 2013).

6.4 Kelly's Beskyd Tour

Kelly's Beskyd Tour se každoročně koná ve Frenštátu pod Radhoštěm, na jehož náměstí je také start závodu. Cíl dlouhé trati je na kopci u hotelu Rastoka, v Trojanovicích, asi 4 km od místa startu. Cíl krátké trasy je netradičně zhruba v polovině trasy dlouhé – na Pustevnách. Jak již název napovídá, celý závod se odehrává v Beskydech a jeho okolí. První ročník se uskutečnil v roce 1994 a v roce 2012 se jel zatím poslední 18. ročník (v roce 1998 se závod nekonal).

6.4.1 Varianty tratí

Na Beskyd Tour si závodník může vybrat ze dvou tratí. Delší varianta má 182km (2900m převýšení), kratší měří 80km (1250m převýšení). Jak již bylo psáno, zajímavostí je cíl krátké trasy na Pustevnách, takže si závodník musí dojet zpět k místu startu ještě zhruba dalších 12 kilometrů. Na dlouhé trati je také zajímavost, a to že se závodníci podívají do sousedního Slovenska. Tyto tratě se nejezdí od nepaměti, v letech 1997 – 2002 bylo možné vybírat mezi třemi variantami – 80, 172 a 245 km. Od roku 2003 vznikly současné tratě, které se zatím nezměnily.

6.4.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Z vlastní zkušenosti vím, že do Beskyd se závodníkům moc nechce z důvodu startu ve Frenštátu pod Radhoštěm, kam má většina cyklistů, vyjma Moravanů velmi daleko. A proto je téměř nutné si na tento závod zajistit i ubytování, což způsobí větší finanční náročnost pro účastníky. I přes tento handicap se každoročně postaví na start okolo 400 cyklistů.

Tabulka 5. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Kelly's Beskyd Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2012	382	200	182
2011	445	211	234
2010	379	175	204

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Kelly's Beskyd Tour zúčastnilo celkem 1 206 závodníků.

6.4.3 Výše startovného

Pořadatel Kelly's Beskyd Tour má jako jediný ze všech závodů 53x11 Marathon Cupu stejné startovné při platbě předem a na místě a to 400 Kč. Poměrně nízké startovné kompenzuje řadě závodníků náklady spojené s cestou (Beskyd Tour 2013).

6.5 Tatry Tour

Starý Smokovec, město na úbočí Vysokých Tater, které hostí start a cíl závodu Tatry Tour. Tento závod vznikl v roce 2004 a v roce 2013 se tedy pojede již jeho jubilejní, 10. ročník. Je vyhlášen jako otevřené mistrovství střední Evropy. Určitě je zajímavý tím, že jako jediný z 53x11 Marathon Cupu není na území ČR. Jeho trať vede okolo Tater až do Polského Zakopaného.

6.5.1 Varianty tratí

Pořadatelé v Tatrách mají pro závodníky v roce 2013 připravenou pouze jednu trať – a to 197 dlouhou variantu, která objíždí Tatry dokola. V letech 2008 – 2012 byli na výběr tratě dvě – dlouhá (197 km) a krátká varianta (72 km). V letech 2004 – 2007 byla na výběr také pouze jedna dlouhá varianta, která se jezdí do dnes. Z důvodu

neměnné trati můžeme porovnat dosažené časy vítězů mezi jednotlivými ročníky a tím i výkonnost závodníků v daném roce.

6.5.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Celkový nižší počet startujících je dán několika důvody. Pro mnoho závodníků z ČR je závod velmi finančně náročný, proto ho neabsolvují. Dalším důvodem menšího počtu účastníků je fakt, že Slovensko, na jehož území se závod koná, má menší cyklistickou základnu než ČR. Z toho důvodu i počty startujících na ostatních závodech bývají nižší než u nás. Velmi nízký počet účastníků v roce 2011 byl způsobem především špatným počasím. Neustávající několika denní déšť, který neustal ani v den konání akce odradil jistě mnoho účastníků.

Tabulka 6. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Tatry Tour.

Rok	Celkový počet účastníků	Dlouhá trať	Krátká trať
2012	351	261	90
2011	260	186	74
2010	349	209	140

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Tatry Tour zúčastnilo celkem 960 závodníků.

6.5.3 Výše startovného

Na Slovenském závodě je pořadatel nakloněn předem platícím. Ještě 3 dny před závodem má každý, kdo se přihlásí nárok na snížené startovné, které ovšem není nízké. Pro předem platící je startovné 30 Euro (cca 750 Kč) pro přihlášky zaslané po termínu nebo přihlášky na místě je startovné 35 Euro (cca 875 Kč). Pokud přičteme ke startovnímu nákladu na cestu a ubytování, jedná se o poměrně finančně nákladnou akci pro každého účastníka (Tatry Tour 2013).

6.6 Author Král Šumavy

Nejstarší, nejdelší, největší. Tak by se dal označit závod Král Šumavy, v roce 2013 se pojede již 20. ročník. Start i cíl závodu je v Klatovech a všechny tratě závodu vedou napříč celou Šumavou. Od roku 2012 je ovšem „Král“ tak trochu spíše turistickou akcí než závodem. Novela zákona o silničním provozu, která vstoupila v platnost 1. srpna 2011, způsobila přesunutí 19. ročníku Krále Šumavy na nezávodní podobu. Start je individuální od 6.30 do 10.00 hodin. Čas je sice měřen, ale není vyhlášován vítěz, každý kdo ujede celý maraton, dostane diplom s uvedeným časem. Pořadí se nevyhlašuje, ceny se losují. Smutný konec pro nejuznávanější závod v ČR. Nebo nový začátek?

6.6.1 Varianty tratí

Úplně nové trasy závodu vznikly v roce 2011, nejdelší a královská trať měří 255 km (převýšení 4340 m), dále jsou na výběr hned další tři trasy - 225 km (převýšení 3530 m), 160 km (převýšení 2750 m) a nejkratší varianta 115 km (převýšení 1830 m). Do roku 2011 byl na start na nejkratší trati povolen pouze mužům nad 55 let a ženám. Od roku 2012 je volba trati na každém a nejsou žádné kategorie, ani kritéria.

6.6.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Velký propad v počtu účastníků v posledním roce je zajisté dán přesunem závodu do nezávodní podoby. Král Šumavy a absolvování ho jako závodu byl pro mnohé cyklisty hlavní cíl sezony. Sám jsem startoval na Králi Šumavy několikrát a při jeho poslední závodní podobě na nejdelší 255 km dlouhé trati, která je opravdu v porovnání s jinými závody v ČR co se týče náročnosti nesrovnatelná.

Tabulka 7. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Králi Šumavy.

Rok	Celkový počet účastníků	Trať 255 km	Trať 225 km	Trať 160 km	Trať 115 km
2012	528	106	36	251	135
2011	1190	223	158	667	142
2010	1141	185	158	669	129

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné).

V letech 2010 – 2012 se maratonu Král Šumavy zúčastnilo celkem 2 859 závodníků.

6.6.3 Výše startovného

Startovné na Králi je od roku 2012 a tedy jeho nezávodní podoby stanoveno na 500 Kč při platbě předem (uzávěrka přihlášek předem je týden před startem). Na místě je možné se přihlásit za 700 Kč. Do roku 2011 když byl Král Šumavy brán jako závod, byli stejné podmínky pro platbu předem a startovné bylo 600 Kč, na místě 700 Kč. V porovnání s ostatními závody je startovné o něco větší, ale jak je vidět v letech 2011 a 2010 a v předchozích ročnících, účast je přímo obrovská (Král Šumavy 2013).

6.7 Cannodale Koloshop Krušnoton

Nejmladší ze všech závodů v 53x11 Marathon Cupu vznikl v roce 2010 na severu Čech. Centrem všeho dění jsou Teplice, start i cíl závodu je přímo v centru města. V roce 2013 se pojede jeho teprve 4. ročník. Krušnoton se prezentuje jako závod s trati která má největší převýšení ze závodů v ČR. Možná i proto nemá zatím taková úspěch, díky své náročnosti. Dlouhá a střední trať zavede závodníky do Krušných hor a Českého středohoří, krátká trať pouze do Krušných hor.

6.7.1 Varianty tratí

Na Krušnotonu je možná volba ze tří tratí – dlouhá trať měří 250 km (převýšení 4 900 m), střední trať má 180 km (převýšení 3 600 m) a nejkratší 110 km (převýšení 1 400 m). Tyto tratě jsou od roku 2011. V roce 2010 byli pouze dvě varianty – 256 a 146 km. Z důvodu přívalových dešťů byla ovšem delší trať zkrácena na 225 kilometrů.

6.7.2 Počet účastníků v letech 2010 – 2012

Z tabulky níže je vidět stoupající tendence u počtu účastníků. První ročník poznamenaný velmi špatným počasím dokázal i přesto přilákat 158 cyklistů. Po roce 2011 kdy získal Krušnoton řadu kladných ohlasů se v roce 2012 objevilo na startu více než 400 závodníků, což je na třetí ročník vcelku vysoké číslo. Trať Krušnotonu a jeho náročnost má do budoucna na to, nahradit Krále Šumavy na postu nejtěžšího maratonu v ČR.

Tabulka 8. Počet startujících v letech 2000 – 2012 na Cannondale Koloshop Krušnoton.

Rok	Celkový počet účastníků	Nejdelší trať	Střední trať	Nejkratší trať
2012	426	93	106	227
2011	235	87	39	109
2010	158	80	X	78 (146km. trať)

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: v tabulce jsou zahrnuti všichni řádně přihlášení závodníci (zaplatili startovné). V místě kde se nachází X se daná trať nejela.

V letech 2010 – 2012 se maratonu Král Šumavy zúčastnilo celkem 2 859 závodníků.

6.7.3 Výše startovného

Startovné zaplacené předem je na Krušnotonu je rozděleno podle délky trasy. Nejkratší varianta stojí 400 Kč, střední 450 Kč a nejdelší 500 Kč. Platba předem a snížené startovné je akceptováno do tří dnů před startem. Po datu, anebo v případě přihlášení na místě je startovné jednotné 600 Kč. Nezvyklým krokem ze strany pořadatelů je možnost vrácení startovného v plné výši – a to do 10 dnů před plánovaným startem. Vrácení startovného umožňují jako jediní, na ostatních soutěžích je běžný převod zaplaceného startovného na jiného závodníka, za mírný poplatek (Cannondale Koloshop Krušnoton 2013).

7 Návrh připravovaného závodu

V návrhu připravované akce, která by se měla stát závodní podobou Krále Krkonoš, jsou rozepsány veškeré informace nutné k uspořádání této akce. Jsou vytvořeny tratě, propozice, vytvoření rozpočtu a také SWOT a finanční analýza akce. Na závěr je také doporučení do praxe a porovnání připravovaného závodu s jeho nezávodní formou.

7.1 Zabezpečení akce – organizační struktura

Pro správné zabezpečení akce je důležité dodržet několik zásad, pokud chceme, aby byl závod bezpečný a aby se k nám závodníci vraceli i v dalších letech.

- Výběr trati na méně frekventovaných komunikacích.
- Výběr vhodného místa k pořádání akce.
- Vyvolání odpovídající pozornosti závodu u účastníků silničního provozu a místního obyvatelstva, využití medií i propagace v místě konání.
- Využití všech dostupných prostředků k upozornění na projíždějící závod (tabule, výstražné praporky, majáčky na doprovodných vozech).
- Zajištění dostatečného počtu automobilů i motocyklů k zabezpečení trati, například dohodou o reklamním využití místního prodejce vozidel.
- Navázání součinnosti s policií.
- Zapojení dalších zájmových skupin, které mohou vylepšit bezpečnost – například dobrovolných hasičů.
- Omezit provoz jen na nezbytně nutnou dobu tak, aby nebyla narušena vstřícnost motoristů vůči cyklistům.
- Nespoléhat na formulaci v propozicích, že se závod koná za plného provozu a na vlastní nebezpečí.

Při tvorbě závodu Král Krkonoš byli brány v potaz všechny výše uvedené body, které by měly zajistit, hladký a bezpečný průběh celé akce.

7.1.1 Místo konání

Místo konání akce musí být přizpůsobeno velkému počtu účastníků. Město Semily, které má přes 8 tisíc obyvatel a hostilo také nezávodní podobu akce je k tomu

vhodné. Nabízí dostatečné ubytovací a stravovací kapacity pro závodníky a jejich doprovod. Dále má velmi výhodnou polohu, je vzdáleno zhruba hodinu a čtvrt jízdy autem od Prahy. Z dalších velkých měst např. z Hradce Králové, Liberce, Ústí nad Labem či Mladé Boleslavi je cestování do Semil otázkou maximálně 2 hodin. Tudiž pro mnoho účastníků odpadá nutnost ubytování, což z vlastní zkušenosti vím, že i to je mezi cyklisty velmi ceněno.

7.1.2 Termín pořádání

Výběr vhodného termínu bude základním prvkem pro úspěch či neúspěch akce. Termín akce se nesmí krýt s jiným závodem z 53x11 Marathon Cupu, jehož kalendář na rok 2013 je níže.

53x11 Marathon Cup 2013:

- 11. 5. 2013 Mamut Tour - Přerov
- 9. 6. 2013 Specialized Sudety Tour – Teplice nad Metují
- 22. 6. 2013 Kelly's Rampušák – Štítý
- 13. 7. 2013 Beskyd Tour – Frenštát pod Radhoštěm
- 27. 7. 2013 Tatry Tour – Starý Smokovec (SK)
- 10. 8. 2013 Krušnohon – Teplice
- 31. 8. 2013 Král Šumavy – Klatovy

Vzhledem k náročnosti maratonů, není vhodné absolvovat dva závody týden po sobě. Málokdo je schopný se zúčastnit tak obtížných závodů během 7 dnů. Termín akce, který by nekolidoval s ostatními soutěžemi, vychází tedy na víkend 25. – 26. 5., to je 14 dnů po úvodním závodě a 14 dnů do dalšího maratonu. Další možný termín je 14. – 15. 9., v tomto termínu byl dříve pořádán Král Šumavy, ale v posledních letech pořadatelé přesunuli termín na poslední srpnový víkend. Nejvíce bych se tomuto termínu také přikláněl, myslím, že pro spoustu závodníků by byla výzva zúčastnit se obou „Králů“ během 14 dnů a zakončit tak cyklistickou sezonu Králem Krkonoš.

Termín konání závodu je tedy stanoven na druhý víkend v září.

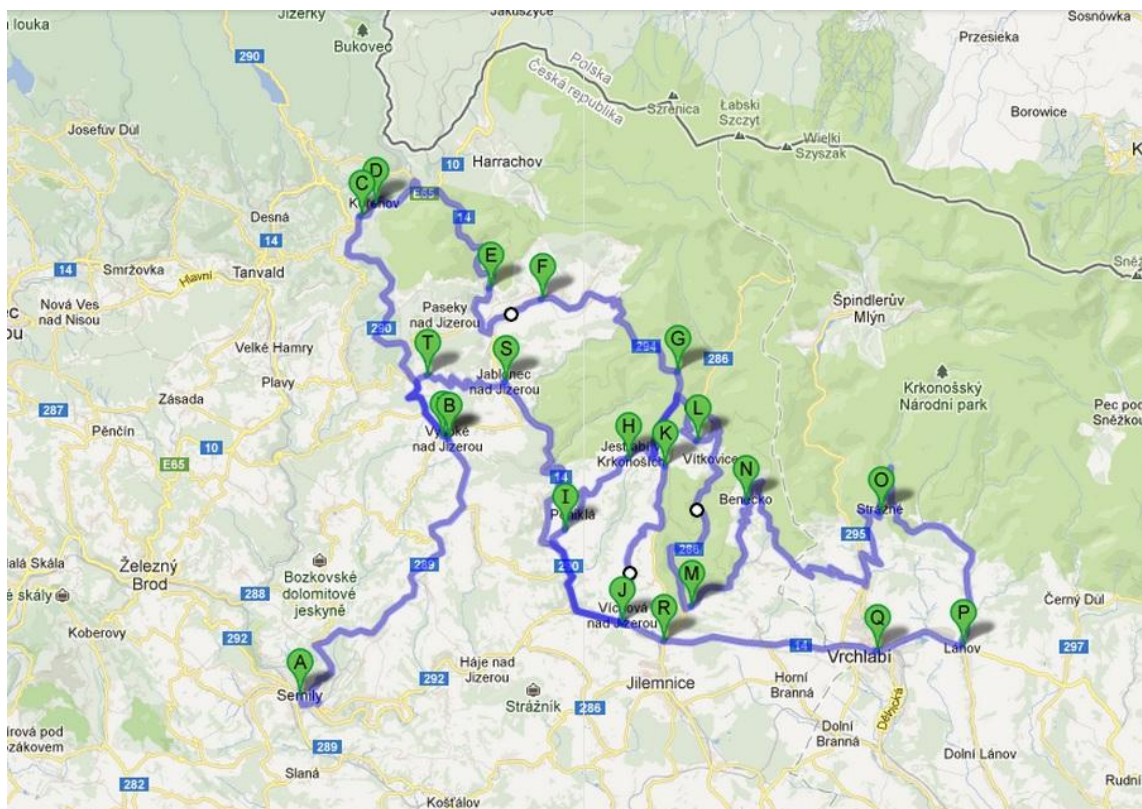
7.1.3 Trasa akce a možné varianty

Trasa akce by měla začínat v místě původní akce – v Semilech. Dle mého názoru je to ideální místo na start maratonu, je v dostatečné blízkosti kopců v Krkonoších a svoji velikostí je schopno pojmout několik set účastníků závodu. Trasa akce je navržena tak, aby se vyhnula průjezdům frekventovaných křižovatek, větším městům a hlavním tahům silnic. Oproti nezávodní podobě trasa připravovaného závodu nevede do Polska, což by několikanásobně zvýšilo nárok na zabezpečení a organizaci akce. Dále se snaží vyhnout území KRNAPu. Závod se odehrává pouze v ochranném pásmu a pouze několik krátkých přejezdů zasahuje do třetí zóny KRNAPu. Veškerá trasa vede po asfaltových komunikacích kde je povolen běžný provoz motorových vozidel. Trasa je vedena takovým způsobem, aby i malý počet pořadatelů byl schopen zabezpečit závod. Jedná jediná občerstvovací stanice je umístěna tak, aby k ní závodníci na dlouhé trati dorazily dvakrát a závodníci na krátké jednou. Což je vzhledem k délce závodu plně vyhovující.

Varianty tratí

V prvním ročníku závodu bude na výběr ze dvou variant délky trasy. Dlouhá trať, která měří 165 kilometrů a krátká 90 kilometrová.

Je velmi vhodné na začátek závodu zařadit delší a náhlejší stoupání, ve kterém se rozdělí startovní pole a předejde se tak mnoha kolizím a nešťastným pádům. I proto po startu v Semilech trasa dlouhé varianty stoupá do Vysokého nad Jizerou, kde je mírné, táhlé stoupání po široké silnici. Z Vysokého n. J. trať pokračuje do Kořenova, Rokytnice nad Jizerou odkud stoupá na Rezek, kde bude první vrchařská prémie (910 m n. m.). Dále sjíždí přes Jestřabí do Poniklé (občerstvovací stanice), kde se vydává na Víchovou nad Jizerou. Ve Víchové trať odbočuje vlevo směrem na Roudnici (druhá vrchařská prémie) a Vítkovice v Krkonoších. Odtud klesá do Dolních Štěpanic a dále stoupá na Benecko, kde bude druhá vrchařská prémie (910 m n. m.). Z Benecka vede trasa přes Strážné do Lánova. Z Lánova nastává rovinatý úsek přes Vrchlabí, Hrabačov a Poniklou (občerstvovací stanice) až do Jablonce nad Jizerou. Poté následuje závěrečný kopec do Sklenařic, kde se nachází třetí a poslední vrchařská prémie. Ze Sklenařic trať pokračuje do Vysokého nad Jizerou a klesá do Semil, kde je cíl závodu. Celá trasa závodu je zobrazena v obrázku č. 7.

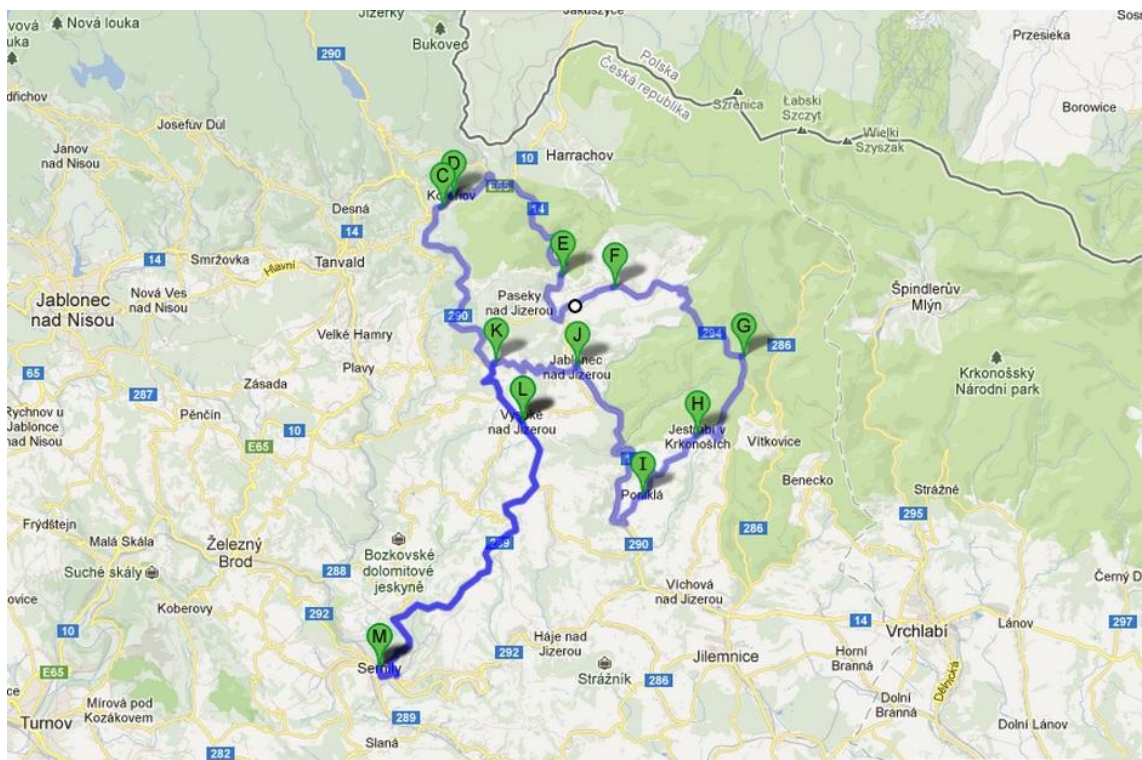


Obrázek 7. Mapa 165 km tratě

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: jednotlivá písmena vyznačená na mapě jsou popsána v itineráři závodu, včetně průjezdních časů.

Krátká trať, která měří 90 km, až do Poniklé kopíruje trať dlouhou. V Poniklé, kde bude dělení tratí a občerstvovací stanice, se ovšem vydává do prava rovnou na Jablonec nad Jizerou. Vrchářská prémie na krátké trati bude v obci Sklenařice, kde je také souběžně poslední vrchařská prémie dlouhé trati. Dále kopíruje trať dlouhou. Krátká trasa je zobrazena v obrázku č. 8.



Obrázek 8. Mapa 90 km tratě

Zdroj: vlastní zpracování

Vysvětlivky: jednotlivá písmena vyznačená na mapě jsou popsána v itineráři závodu, včetně průjezdních časů.

7.1.4 Časový rozpis průjezdu závodu

Časový rozpis závodu nám ukazuje, jakým místem a v kolik hodin budou závodníci projíždět při určité průměrné rychlosti.

Trať 165 km		Kilometr	Časy průjezdů		
značka na mapě	Místo		Ø 35 km/h	Ø 30 km/h	Ø 25 km/h
A	Semily	0	9:00	9:00	9:00
B	Vysoké nad Jizerou	15,5	9:26	9:31	9:37
C	Tesařov	27	9:46	9:54	10:04
D	Kořenov	28	9:47	9:56	10:07
E	Vilémov	36	10:01	10:12	10:26
F	Rokytnice nad Jizerou	41	10:10	10:22	10:38
G	Rezek	49	10:23	10:38	10:57
H	Jestřabí v Krkonoších	53	10:30	10:46	11:07
I	Poniklá	57	10:37	10:54	11:16
J	Víchová nad Jizerou	63	10:47	11:06	11:31
K	Roudnice	70	11:00	11:20	11:48
L	Vitkovice v Krkonoších	79	11:15	11:38	12:09
M	Dolní Štěpanice	86	11:27	11:52	12:26
N	Benecko	92	11:37	12:04	12:40
O	Strážné	107	12:03	12:34	13:16
P	Lánov	117	12:20	12:54	13:40
Q	Vrchlabí	121	12:27	13:02	13:50
R	Hrabačov	129	12:41	13:18	14:09
S	Jablonec nad Jizerou	143	13:05	13:46	14:43
T	Sklenařice	147	13:12	13:54	14:52
B	Vysoké nad Jizerou	150	13:17	14:00	15:00
A	Semily	165	13:43	14:30	15:36
Trať 90 km		Kilometr	Časy průjezdů		
značka na mapě	Místo		Ø 35 km/h	Ø 30 km/h	Ø 25 km/h
A	Semily	0	9:00	9:00	9:00
B	Vysoké nad Jizerou	15,5	9:26	9:31	9:37
C	Tesařov	27	9:46	9:54	10:04
D	Kořenov	28	9:47	9:56	10:07
E	Vilémov	36	10:01	10:12	10:26
F	Rokytnice nad Jizerou	41	10:10	10:22	10:38
G	Rezek	49	10:23	10:38	10:57
H	Jestřabí v Krkonoších	53	10:30	10:46	11:07
I	Poniklá	57	10:37	10:54	11:16
J	Jablonec nad Jizerou	68	10:56	11:16	11:43
K	Sklenařice	72	11:03	11:24	11:52
L	Vysoké nad Jizerou	75	11:08	11:30	12:00
M	Semily	90	11:34	12:00	12:36

Pro čelo závodu je vypočítán průjezd při průměru 35 km/h. Při rychlosti 30 km/h by mělo daným místem projíždět nejvíce cyklistů. Naopak 25 km/h nám ukazuje, v kolik hodin se na místě objeví konec startovního pole. Touto průměrnou rychlostí by se měl také pohybovat sběrný vůz, který bude uzavírat závod a poskytovat případnou pomoc cyklistům, kteří nebudou z nějakého důvodu schopni pokračovat v závodě.

7.1.5 Výše startovního

Po analýze startovního na ostatních maratonech bude startovné na Králi Krkonoš nastaveno na zlatou střední cestu. Nejnižší startovné, které závodník platí na ostatních závodech 53x11 Marathon Cupu, se pohybuje okolo 350 Kč a to na závodě Kelly's Rampušák, kde má pořadatel pro předem platící cca 1,5 měsíce před závodem nastavenou tuto sazbu. Pro platící 14 dnů před závodem platí 450 Kč a v den startu 600 Kč. Na Králi Krkonoš bude uplatňován podobný princip zvýhodnění pro předem platící. Jelikož je závod ke konci sezony, tak pro platící do konce července bude výše startovního 400 Kč, pro platící do konce srpna (14 dnů do akce) bude startovné 500 Kč a po tomto datu a při přihlášení na místě bude startovné 600 Kč. Tyto částky platí pro hlavní závod (dlouhá trať). Na krátké bude stejný princip, pouze částky budou poníženy o 50 Kč.

Tabulka 9. Výše startovního na závod Král Krkonoš

Startovné	Dlouhá trať	Krátká trať
Zaplaceno do 31. 7.	400 Kč	350 Kč
Zaplaceno do 31. 8.	500 Kč	450 Kč
Zaplaceno po 31. 8. a na místě	600 Kč	550 Kč

Zdroj: vlastní zpracování

7.1.6 Vypsání kategorií

Na dlouhé trati budou vypsány celkem 4 kategorie.

- Muži A 18 – 39 let
- Muži B 40 – 55 let
- Muži nad 55 let
- Ženy bez rozdílu věku

Na dlouhé trasy se z důvodu náročnosti ženy tolik nevydávají, proto zde bude stačit jedna vypsání kategorie. Junioři (mladší 18 let) by takto náročné závody jezdit vůbec neměli, proto tu pro ně kategorie vypsání není.

Na krátké trati bude celkem 6 kategorií.

- Junioři 15 – 18 let
- Muži A 19 – 39 let
- Muži B 40 – 55 let
- Muži nad 55 let
- Ženy 15 – 39 let
- Ženy nad 39 let

Na kratší trati již mají svoji kategorii vypsání i junioři, pro které je délkou závod více než vhodný. Svým profilem a dobou za kterou celou trať absolvují, odpovídá závodům Českého poháru mládeže, kde junioři závodí zpravidla na tratích dlouhých 80 – 100 km. Pro ženy jsou vypsány kategorie dvě. První kategorie zahrnuje juniorky až po ženy 39 let, druhá ženy nad 39 let.

Každá kategorie bude mít vlastní vyhlášení výsledků a závodníci na stupních vítězů budou odměněni věcnými cenami. První závodník v kategorii dostane i finanční odměnu a to stejnou pro každou kategorii – 1 000 Kč.

7.1.7 Ceny pro závodníky a tombola

Ceny pro závodníky

O tom zda se na závodě objeví dostatečná konkurence a zda si přijedou zazávodit cyklisté z české špičky, rozhodují mimo jiné i ceny, které jim pořadatel nabídne v případě jejich úspěchu. Všichni závodníci, kteří se postaví na stupně vítězů, budou

odměnění věcnými cenami. Na Králi Šumavy byli zvykem finanční prémie, které dostávali závodníci do 5. místa absolutně na dlouhé trati a tři závodníci na trati krátké. Což si myslím je velmi dobrá motivace, aby se na závodu sešla silná konkurence. Dále bych chtěl odměnit finančně i vítěze dalších kategorií. Přeci jenom ženy nebo muži nad 55 let nemají takovou šanci uspět v celkovém hodnocení, jako závodníci z mladších kategorií. Pro vítěze jednotlivých kategorií je proto vypsána odměna 1 000 Kč.

Prize money:

Dlouhá trať absolutní pořadí

1. místo – 5 000
2. místo – 3 000
3. místo – 2 000
4. místo – 1 000
5. místo – 500

Celkem: 11 500 Kč

Krátká trať – absolutní pořadí

1. místo - 2 000
2. místo – 1 000
3. místo – 500

Celkem: 3 500 Kč

Dalších 10 000 Kč bude rozděleno mezi vítězi kategorií – především na krátké trati, kde je vypsáno 6 kategorií. Celkové prize money na dlouhé trati je 15 500 Kč a na trati krátké 9 500 Kč.

Celkem je pro závodníky připraveno prize money ve výši 25 000 Kč, což na maratonu nebývá vůbec zvykem a dále budou všichni závodníci, kteří stanou na stupních vítězů odměnění věcnými cenami.

Tombola

Tombola se bude skládat ze sponzorských darů od místních firem, které se budou chtít zviditelnit. Bude slosovatelná dle startovního čísla a bude se konat po vyhlášení výsledků. V případě že závodník s vylosovaným startovním číslem již nebude přítomen, losuje se o cenu znovu.

7.1.8 Propagace akce

Závod by měl být propagován především v moderních médiích. Časopis 53x11 jenž je patronem seriálu závodů nabízí všem závodům zařazeným do seriálu propagaci

zdarma. Před začátkem cyklistické sezony je krátce představen každý závod a popsány minulé ročníky. Dále by závod měl mít své webové stránky. Ty by měly být přehledné a aktualizované. Spousta možností prezentace akce se dá domluvit bartrem, kdy se subjekt který akci prezentuje, uvede jako mediální sponzor. Je to hojně využíváno například rádií, které je mnohdy ochotno dosadit na akci i své moderátory. Vzhledem k tomu že závod se koná v Libereckém kraji, je vhodné oslovit především místní radia.

Samozřejmě je potřeba umístit články o konání akce i do místního tisku, kde by měla být pozvánka na akci a případně článek o nově vzniklém závodu, navazujícím na tradici nezávodní akce. Další možností propagace je vytištění letáčků a plakátů a jejich rozmístění do cyklistických obchodů v Libereckém kraji, případně rozdávání letáčků na závodech, které jsou termínově blízko akci. K tomuto účelu se přímo nabízí Král Šumavy, který je stejně zaměřený a koná se 14 dnů před plánovaným závodem.

7.2 Finanční analýza akce

Finanční analýza obsahuje předpokládané náklady a příjmy akce. Na konci analýzy je také vypočtena ziskovost/ztrátovost celé akce.

7.2.1 Předpokládané náklady akce

Prize money pro závodníky 25 000 Kč

Asistence policie 10 000 Kč

Zdravotní zabezpečení 10 000 Kč

Pronájem ochranných plůtků v místě startu a cíle 5 000 Kč

Pronájem podia a odměna moderátorovi akce 5 000 Kč

PHM pro doprovodná vozidla na trati 15 000 Kč

Občerstvení na trati závodu a v cíli (pro závodníky i pořadatele) 30 000 Kč

Odměny pořadatelům 20 000 Kč

Propagace závodu 20 000 Kč

Pronájem kanceláře závodu 5 000 Kč

Pronájem hygienického zařízení (WC) 5 000 Kč

Pronájem plochy nutné pro akci 15 000 Kč

Náklady celkem: 165 000 Kč

7.2.2 Předpokládané příjmy akce

Příjmy ze startovného – předpokládaná účast v prvním ročníku je 400 cyklistů.

Předpokládaná výše vybraného startovného je 200 000 Kč.

Příjmy od sponzorů – hlavní sponzor, jehož jméno ponese název akce – 50 000 Kč.

Ostatní menší sponzoři celkem 50 000 Kč

Dotace od kraje a města 10 000 Kč

Příjmy z pronájmu prodejních stánků 10 000 Kč

Příjmy z prodeje občerstvení 10 000 Kč

Příjmy celkem: 330 000 Kč

Náklady celkem: 165 000 Kč

Příjmy celkem: 330 000 Kč

Zisk 165 000 Kč

Celá akce by měla být značně zisková, jak vyplývá z analýzy výše. Podmínkou zisku je alespoň předpokládané množství startujících, což je velmi reálné vzhledem k počtu účastníků na ostatních maratonech seriálu 53x11.

7.3 SWOT analýza akce

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">- historie a tradice nezávodní obdoby, která je v Semilech populární- velká popularita cyklistiky v ČR, cyklistika je součástí života mnoha lidí- trať vedená Krkonošemi- závod osloví každou věkovou skupinu	<ul style="list-style-type: none">- nedostatečné zkušenosti s pořádáním závodů- nejistý příjem od sponzorů- první ročník závodu a s tím spojená nejistota v celou akci
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">- prezentace závodu na různých veletrzích, či propagace v časopisech, médiích a tím propagace reklamních partnerů a sponzorů	<ul style="list-style-type: none">- nestálost počasí- nevydání povolení k průjezdu obcí

Z analýzy jsme zjistili, že pokud v dostatečné míře využijeme popularitu cyklistiky v České republice a historii a tradici nezávodní podoby akce, je možné předpokládat velký úspěch této akce. Ohrožením závodu může být tým pořadatelů, který nemá dostatečné zkušenosti s pořádáním akce takového formátu. Musíme tedy zajistit jejich dostatečné proškolení a připravit je i na nenadálé situace. Pokud se v prvním ročníku vyvede počasí a nebude žádný problém v organizaci, tak má závod velký potenciál se stát úspěšným, ziskovým a začít novou etapu závodní cyklistiky v Libereckém kraji.

7.4 Časový harmonogram akce

V časovém harmonogramu je uveden den před konáním závodu a den, v kterém se akce pořádá. Prezentace jeden den předem je výhodná pro účastníky, kteří se ubytovávají v místě startu. Mohou si vše vyřídit večer před závodem a nemusí se pak již druhý den ničím zabývat. Večer před plánovaným startem bude také výklad tratí, zde bude trať dopodrobna popsána a účastníci budou seznámeni s jejími nástrahami. Tato prezentace je samozřejmě nepovinná, ale doporučená. V den uskutečnění závodu je prezentace otevřena 2,5 hodiny, což by mělo vyhovovat všem účastníkům. V 16 hodin, kdy bude vyhlášení výsledků, by již měli být v cíli všichni účastníci. Tento čas je určen proto, aby se na vyhlášení a následnou tombolu zdrželo co nejvíce lidí. Z vlastní zkušenosti vím, že čím déle se tato slavnostní část koná, tím méně účastníků zůstane.

Den před konáním akce:

17:00 – 20:30 prezentace

21:00 výklad tratí

Den konání akce:

6:00 – 8:30 prezentace

9:00 – start závodu

11:30 příjezd prvního závodníka na krátké trati do cíle

13:45 příjezd prvního závodníka na dlouhé trati do cíle

16:00 vyhlášení výsledků

17:00 tombola

8 Porovnání projektu s nezávodní obdobou akce

V této kapitole jsou shrnuta jednotlivá fakta závodu a nezávodní akce a jejich porovnání.

8.1.1 Nezávodní obdoba

Termín: druhý týden v červnu

Délky tratí:

- 210 km
- 120 km
- 70 km

Startovné placené 14 dnů předem

Krátká trať: 50 Kč

Střední trať: 150 Kč

Dlouhá trať: 250 Kč

Startovné na místě

Krátká trať: 50 Kč

Střední trať: 200 Kč

Dlouhá trať: 350 Kč

Občerstvovací stanice

Krátká trať 1x

Střední trať 2x

Dlouhá trať 3x

Počet účastníků

135 – 185

Ceny pro účastníky

diplom s dosaženým časem

8.1.2 Projekt závodu

Termín: druhý týden v září

Délky tratí:

- 165 km
- 90 km

Startovné placené 1,5 měsíce předem

Krátká trať: 350 Kč

Dlouhá trať: 400 Kč

Startovné placené 14 dnů předem

Krátká trať: 450 Kč

Dlouhá trať: 500 Kč

Startovné na místě

Krátká trať: 500 Kč

Dlouhá trať: 600 Kč

Občerstvovací stanice

Krátká trať 1x

Dlouhá trať 2x

Předpokládaný počet účastníků

400

Ceny pro účastníky

prize money 25 000 Kč

věcné ceny pro stupně vítězů

slosovatelná tombola

9 Shrnutí – doporučení do praxe

Úspěšné uspořádání akce bude záviset na mnoha faktorech. Pořadatel závodu nesmí podcenit propagaci akce na internetu, v médiích, na ostatních závodech a na sportovních veletrzích, kde má možnost se prezentovat v rámci série 53x11 Marathon Cupu. Propagace by měla být zacílena na potenciální účastníky. Důležitá je propagace na internetových stránkách zabývajících se cyklistikou, reklama na jiných závodech silniční cyklistiky a v neposlední řadě také šíření informací o závodu mezi místními cyklisty.

První ročník bude znamenat zlom v úspěšnosti akce, proto je nutné udělat maximum pro spokojenost závodníků. Neboť kdo odjede nespokojen, nemusí se pak již nikdy na závod vrátit. Musí být kvalitně zajištěna trať. Měla by být velmi dobře označena, jelikož se jedná o první ročník, nikdo ze závodníků ji nebude znát. Proto je nutné i dostatek doprovodných automobilů a motocyklů, které povedou větší skupiny závodníků. Trať má z mého pohledu velký potenciál, jelikož v podhůří Krkonoš se dá velmi variabilně měnit. Provoz na komunikacích, po kterých vede maraton je v letních měsících velmi mírný a navíc navržená trať obsahuje velmi pěkné stoupání a scenerie, které jsou u takto pojaté akce velmi žádané. Určitě by stálo za pozornost přivést na závod větší tým, který se specializuje na takovéto akce. Což dle mého názoru zaručí celkovou větší účast, z důvodu, „když tam jedou oni, tak to přeci špatné nebude“.

10 Závěr

Sportovní soutěže jsou od pradávna součástí všech sportů. A cyklistika tomu není výjimkou. Již s prvními koly mezi sebou cyklisté poměřovali své síly. Je to sport vhodný pro všechny. Je to disciplína, která se neustále vyvíjí. Každý si dnes může vybrat kolo podle svých představ, které mu je šité na míru. Vznikají nové druhy jízdních kol, nové disciplíny na závodech a díky tomu také získává cyklistika příznivce všech věkových kategorií.

V případě pořádání závodů tomu ale tak není. Málokdo má chuť, schopnost a odvalu pouštět se do zakládání a pořádání nové sportovní akce. Pořadatel musí respektovat spoustu zákonů, nařízení a směrnic. Musí získat patřičná povolení, sponzory a v neposlední řadě také účastníky. Stačí jedna malá chyba, která může mít fatální dopad na celou akci a tím ji odsoudit k záhubě.

V předložené bakalářské práci jsem se věnoval předložení poznatků z oblasti cyklistických závodů. Dále jsem se věnoval přípravám na vytvoření nového závodu a vypracování kompletního projektu na jeho realizaci. Při tvorbě závodu jsem využil svých vlastních zkušeností, které jsem nasbíral za 8. let závodní činnosti. Od prvních závodů, které jsem absolvoval ještě v kategorii kadet, až po kategorii muži elite. Za svoji závodní činnost jsem měl možnost absolvovat téměř všechny druhy závodů. Od místních komorních akcí, které byly určeny spíše pro známé, až po profesionální podniky UCI, například Praha – Karlovy Vary – Praha, které jsou zařazeny ve světovém poháru druhé kategorie. Doufám, že jsem díky absolvováním takovýchto akcí získal dostatek zkušeností na uspořádání vlastního závodu, který by se měl stát tradiční akcí v Libereckém kraji.

Do budoucna by tato práce měla sloužit jako předloha pro potenciální pořadatele cyklistických závodů, kteří z práce mohou vyčíst veškeré náležitosti, co se týká uspořádání akce.

11 Použitá literatura

53x11, 2008, roč. 1, č. 5. ISSN 1803-8018.

53x11, 2010, roč. 3, č. 5. ISSN 1803-8018.

53x11: Maratonské série [online]. 2012 [vid. 2013-04-17]. Dostupné z:
<http://www.53x11.cz/marathon/#pravidla>.

ANON, 2006. *Český svaz cyklistiky* [online]. 27. 12. 2006 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/clanek/73_o_nas.

Beskyd Tour [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
<http://www.beskydbike.cz/web/structure/7.html>.

Cannondale Koloshop Krušnoton [online]. 2013 [vid. 2013-03-29]. Dostupné z:
<http://www.krusnoton.cz/cyklisticky-zavod/>.

ČERNÝ, Jiří. *O nás - historie českého svazu cyklistiky*. Český svaz cyklistiky [online]. 2006 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/clanek/73_o_nas.

Český svaz cyklistiky [online]. 2012 [vid. 2013-04-17]. Dostupné z:
http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/administrativa/2_smernice.

Extraliga Masters [online]. 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.cyklomasters.cz/pravidla-souteze.html>.

Jihočeská amatérská liga [online]. 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.jalcyklo.cz/index.php>.

Kelly's Rampušák [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.rampusakstity.cz/>.

KOVÁŘ, David. *Moderní sportovní klub: řízení a administrativa SK a TJ: poradce pro dobrovolníky působící ve sportu*. Praha: Olympia, 2011, s. 33-35. ISBN neuvedeno.

Král Krknoš [online]. 2011 [vid. 2013-03-17]. Dostupné z: www.kralkrkonos.cz.

Král Šumavy [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.authorkralsumavy.cz/triatlon/>.

KRÁL, Lubomír a Pavel MAKEŠ. *Velká kniha cyklistiky*. Vyd. 1. Překlad Petr Dufek. Praha: Computer Press, 2002, 142 s. Nevšední svět. ISBN 80-722-6815-5.

LORD, Trevor. *Kola a motorky*. 1. vyd. Překlad Petr Dufek. Bratislava: Champagne Avantgarde, 1993, 27 s. Nevšední svět. ISBN 80-715-0103-4.

Mamut Tour [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://miko-cycles.cz/stranky/1/mamut-tour/>.

MATĚJKA, Libor. *Český silniční pohár 2012*. Roadcycling.cz [online]. 2012, 29. 2. 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.roadcycling.cz/index.php5?str=clanek&id=1691&zpz=1>.

Moravský pohár [online]. 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.skmp.cz/news.php>.

PIRKL, Martin. *Lekce z historie Tour de France*. Cyklonovinky [online]. 2012, 29. 6. 2012 [vid. 2013-02-11]. Dostupné z: <http://www.cyklonovinky.cz/Clanky/Lekce-z%C2%A0historie-zavodu-Tour-de-France.aspx>.

Sdružení amatérských cyklistů České republiky [online]. 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.saccr.cz/novinky/>.

Severočeská amatérská liga [online]. 2012 [vid. 2013-02-17]. Dostupné z: <http://www.amaterskaliga.cz/>.

SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. Vyd. 1. Praha: Slovart, 2004, 240 s. ISBN 80-720-9585-4.

Slezský pohár amatérských cyklistů [online]. 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z: <http://www.spac-os.cz/rocnik-2012>.

Stanovy Sdružení amatérských cyklistů České republiky. In: §20h občanského zákona. 1998. Dostupné z: <http://www.saccr.cz/dokumenty/stanovy-sac.pdf>.

Sudety Tour Road [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z:
http://www.redpointteam.cz/zavody/sudety_tour/index.html.

Šumavská Unie Amatérských Cyklistů [online]. 2012 [vid. 2013-02-25]. Dostupné z:
<http://sos.suac.sweb.cz/index.htm>.

Tatry Tour [online]. 2013 [vid. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.tatrytour.eu/>.

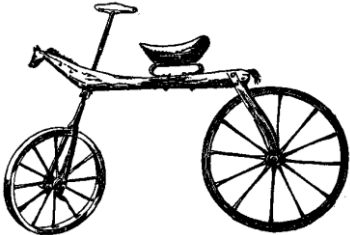
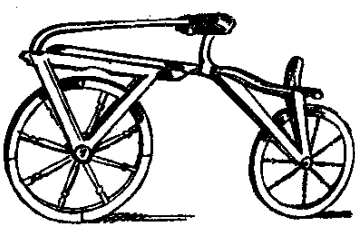
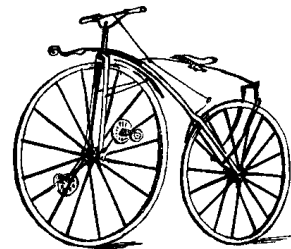

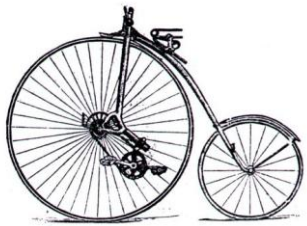

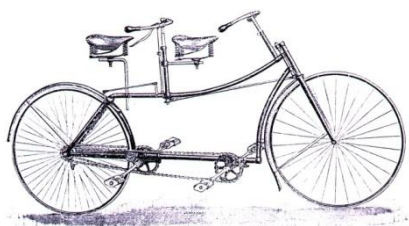
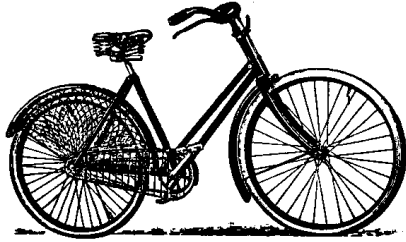
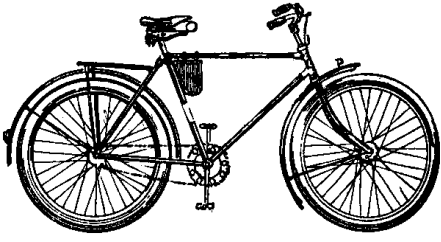
Unie amatérských cyklistů [online]. 2012 [vid. 2013-03-05]. Dostupné z:
<http://www.uac.cz/>.

VRBA, Ivan. *Historie cyklistiky*. Bikros [online]. 2006, 11. 4. 2006 [vid. 2013-01-16].
Dostupné z: <http://www.bikros.cz>.

12 Seznam příloh

1. Přehled vývoje jízdního kola
2. Obecně právní podmínky pro pořádání sportovních akcí
3. Mapa tratí nezávodní podoby Krále Krkonoš

Příloha 1. Přehled vývoje jízdního kola (Beneš, 1953)

	
Draisina z roku 1795	Draisovo kolo z roku 1817
	
Velocipéd z roku 1867	Vysoké kolo
	
Vysoké kolo s řetězovým převodem	Vysoké kolo s pákovým převodem
	
Tandem	
	
Dámské kolo	Pánské kolo

Příloha 2. Obecně právní podmínky pro pořádání sportovních akcí (Kovář 2011).

Základní povinnosti pořadatele sportovní akce z hlediska platných právních předpisů

Úvodem je třeba upozornit, že v tomto textu nelze obsáhnout všechny možné povinnosti, které by mohly přicházet v úvahu, a to s ohledem na velkou variabilitu pořádaných sportovních akcí. Jsou zde tedy uváděny pouze nejtypičtější okruhy problémů, na které by se měl pořadatel zaměřit.

Zajištění sportovní akce po zdravotní stránce

Vzhledem k tomu, že při sportovní akci lze možnost vzniku poranění či úrazu (a to i závažného) s velkou pravděpodobností předpokládat, je rozhodně třeba sportovní akci určitou formou zdravotnický zajistit. Rozsah potřebného zajištění (zdravotník/lékař/rychlá záchranná služba) je třeba posuzovat zejména podle rizikovosti pořádané akce, množství účastníků apod. V tomto směru lze doporučit konzultaci ve zdravotnickém zařízení dané spádové oblasti, kde se sportovní akce pořádá nebo konzultaci s tělovýchovným lékařem.

Předejití vzniku své odpovědnosti za škodu na zdraví (nejčastěji úraz)

Úrazy, ke kterým by mohlo při sportovní akci dojít, se budou opět do značné míry lišit podle jednotlivých druhů sportovní činnosti. Proto je zde na místě hlavně zajištění dodržení pravidel a předpisů daného sportu, protože ty nejlépe odrážejí zkušenosti s provozováním té které sportovní činnosti (např. nutnost zajištění dostatečné péče o výstroj a výzbroj sportovce, nutnost zohlednit klimatické podmínky atd.). Ale může se jednat i o další vnitřní předpisy pořadatele (případně sportovního svazu) k zajištění co nej-bezpečnějšího provozování daného sportu (různé řády, směrnice apod.).

Zde lze doporučit stanovení určitých pravidel pořádané sportovní akce, pravidel bezpečnosti (např. vymezení nebezpečných zón se zákazem vstupu, určení dozoru, zejména je pak třeba zdůraznit pořádání závodu na silnici při nepřerušení provozu, kdy je nutné na tuto skutečnost závodníky upozornit atd.) a seznámit s nimi účastníky (např. formou jejich uvedení na přihlášce). Jestliže byl totiž účastník akce s takovými pravidly seznámen a přistoupil na ně, pak v případě, kdy je poruší a vznikne mu tím škoda, nemůže na pořadateli úspěšně uplatňovat její náhradu.

Pokud pak přeci jen k úrazu dojde, je zejména třeba zajistit první pomoc (podle povahy zranění ošetření či odvoz do nemocnice), zdokumentovat vznik úrazu (případně i zajistit svědky události) a to s ohledem na uplatnění pojistné události či případné vyšetřování ze strany Policie ČR. Bude-li zde podezření, že v souvislosti s úrazem došlo ke spáchání trestného činu či přestupku (může se jednat např. o ublížení na zdraví, neposkytnutí pomoci apod.). Proto by při vzniku závažnějších úrazů (zejména pak úrazů s následkem smrti) měla být Policie ČR přivolána ihned.

Minimalizace možnosti vzniku své odpovědnosti za škodu vzniklou na odložených věcech

Odpovědnost za škodu, která vznikla na odložených věcech, vzniká tomu, kdo provozuje určitou činnost, která je zpravidla spojena s odkládáním věcí účastníků, diváků, pořadatelů apod. (např. se může jednat o oděvy či jiné věci odložené právě při sportovní akci). Odpovědnost za odložené věci je sice svým charakterem tzv. odpovědností objektivní, tedy vzniká přímo ze zákona samotným odložením věcí na k tomu určeném nebo obvyklém místě, nicméně lze určitým způsobem možnost jejího vzniku omezit. Jde o to, aby k odložení věcí bylo určeno k tomu vhodné místo, které je možné určitým způsobem zabezpečit.

Upozornění: Odpovědnost za škodu lze za podmínek stanovených pojišťovnou pojistit, což znamená, že právnická nebo fyzická osoba je pojištěna pro případ vzniku její odpovědnosti za škodu tzn., že pokud svým jednáním způsobí škodu a budou splněny i další podmínky pro vznik té které odpovědnosti, její povinnost z takto vzniklého odpovědnostního vztahu (hlavně pak povinnost k náhradě škody) přebírá pojišťovna.

Zvláštní povinnosti, které mohou vyplývat ze specifčnosti pořádané sportovní akce:

1. Sportovní akce pořádaná pro děti

Podmínky a požadavky na zajištění zotavovací akce, tedy akce zaměřené na posílení zdraví a zvýšení tělesné zdatnosti, pořádané pro děti a mládež upravuje zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví v platném znění §7 až §14.

Zotavovací akci citovaný zákon definuje jako organizovaný pobyt 30 a více dětí ve věku do 15 let na dobu delší než 5 dnů.

Osoba, která výše uvedenou zotavovací akci pořádá, je pak v otázce péče o zdraví účastníků povinna zejména zajistit:

- základní péči zdravotníkem (viz ustanovení §11 výše citovaného zákona);
- vybavení lékárníčky;
- péči praktického lékaře dostupného z místa konání;
- vedení zdravotnického deníku a seznamu účastníků;
- informování zákonného zástupce dítěte o jeho zdravotních potížích, které v průběhu akce prodělalo.

Dále má pořádající zejména tyto povinnosti:

- zajistit umístění akce, zásobování vodou a odstraňování odpadků a splaškových vod v souladu s hygienickými požadavky; dodržet hygienické požadavky na prostorové a funkční členění staveb a zařízení, jejich vybavení a osvětlení, ubytování, úklid, stravování a režim dne (upraveno prováděcím předpisem, a to vyhláškou Ministerstva zdravotnictví č. 106/2001Sb. o hygienických požadavcích na zotavovací akce pro děti);
- jeden měsíc před zahájením akce, s výjimkou akce v zahraničí, ohlásit orgánu ochrany veřejného zdraví (krajské hygienické stanici) příslušnému podle místa pořádání akce, popřípadě podle místa jejího počátku, jde-li o putovní akci:
- termín a místo jejího konání;
- počet dětí zúčastněných na zotavovací akci;
- způsob jejího zabezpečení pitnou vodou;
- zajistit, aby osoby působící při akci jako dozor nebo zdravotník byly k tomu zdravotně způsobilé (potvrzení o tom vydává praktický lékař).

Při jiné než výše definované akci pro děti jsou stanoveny méně přísné podmínky (viz ustanovení §12 citovaného zákona č. 258/2000 Sb. v platném znění).

2. Využití pozemní komunikace pro sportovní akci

Ustanovení §25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění stanoví, že k užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny, je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie ČR.

Silničním správním úřadem jsou:

- pro dálnice a rychlostní komunikace - Ministerstvo dopravy ČR
- pro ostatní silnice I. třídy - krajský úřad
- pro silnice II. a III. třídy - obecní úřad obce s rozšířenou působností
- pro místní komunikace - pověřený obecní úřad

3. Zajištění dodržování stanovených zákazů

V souvislosti s pořádáním sportovní akce se může jednat např. o následující zákazy:

- zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění mimo jiné stanoví zákaz pořádání hromadných sportovních akcí v národních parcích mimo vyhrazená místa se souhlasem orgánu ochrany přírody; dále zakazuje na území chráněné krajinné oblasti pořádání automobilových a motocyklových soutěží a v 1. a 2. zóně CHKO navíc ještě pořádání soutěží na jízdních kolech mimo silnice, místní komunikace a místa vyhrazená se souhlasem orgánu ochrany přírody;
- zákon č. 254/2001 Sb. o vodách v platném znění upravuje mimo jiné užívání povrchových vod k plavbě a v určitých případech stanoví zákaz plavby plavidel se spalovacími motory (ustanovení §7)

Příloha 3. Mapa trati nezávodní podoby Krále Krkonoš (Král Krkonoš 2011)

